

MINISTÈRE DES TRANSPORTS
DIRECTION DE L'OBSERVATOIRE EN TRANSPORT
SERVICE DE L'INNOVATION ET DE LA DOCUMENTATION
700, Boul. René-Lévesque Est, 21^e étage
Québec (Québec) G1R 5H1

STAGE AU QUEBEC DE MADAME CHANTAL SAYARET

Du 3 juillet au 20 août 1990

DOSSIER D'INFORMATION

CANQ
TR
SMVSL
115

Secrétariat à la mise en valeur du Saint-Laurent

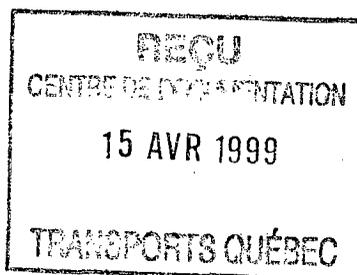
Québec, le 25 juillet 1990

RESUME

Acceptée par les autorités responsables de la Coopération Québec-France, une mission de madame Chantal Sayaret, Professeur à l'Université du Havre et membre du Comité consultatif scientifique de l'Association internationale Villes et Ports, est actuellement en cours au Secrétariat à la mise en valeur du Saint-Laurent.

Le premier mandat de sa recherche est d'étudier l'interface Port de Québec / municipalités environnantes (au premier chef la Ville de Québec) dans le cadre du développement économique de la région, c'est-à-dire en termes de stratégie commerciale pour le port, de préoccupation d'emplois et de retombées économiques pour la Ville.

Le second mandat, pour lequel madame Sayaret a obtenu le feu vert des autorités de l'Association Villes et Ports, est d'établir le contact avec les principaux responsables de la région de Québec afin de préparer le terrain en vue d'un éventuel congrès général à Québec de l'Association Villes et Ports. Sur ce point, le Saint-Laurent québécois est en compétition avec une ville éventuelle de la Côte Est américaine, notamment Baltimore. Le Congrès général de cette Association est une affaire de très haut niveau, susceptible de provoquer des retombées économiques et politiques intéressantes.



CANQ
TR
SMVSL
115

CHRONOLOGIEPRINTEMPS 1989

Madame Chantal Sayaret, professeur à l'Université du Havre, en France, dans le cadre de ses travaux en Droit public au Centre Interdisciplinaire de recherches en Transports et en Affaires Internationales, publie en mars 1989 un rapport intitulé: "Projets d'estuaires et structures administratives: le cas du Saint-Laurent et de la Seine." Tirant partie de recherches déjà effectuées au Québec sur les structures administratives portuaires, ce travail témoigne de l'intérêt que porte madame Sayaret à la situation maritime québécoise, apporte un éclairage nouveau sur le travail accompli par le Secrétariat à la mise en valeur du Saint-Laurent et constitue de plus une excellente publicité gratuite pour le Québec et le Saint-Laurent dans les milieux maritimes français, publicité que l'argent ne pourrait acheter de toute façon.

Voir annexe 1

AUTOMNE 1989

Madame Sayaret est également active dans une nouvelle Association internationale Villes et Ports (siège social au Havre), mise sur pied en 1988.

Voir annexe 2

Elle insiste auprès de la Direction de cette association afin que le Québec soit invité à participer au deuxième Congrès général de l'Association, prévu pour décembre 1989 à Barcelone, en Espagne. A sa demande, le Québec est effectivement invité.

Voir annexe 3

Le Secrétariat soumet alors la demande au sous-ministre, monsieur Jean-Marc Bard, à l'effet que le Québec donne suite à cette invitation. Le sous-ministre accepte la proposition.

Voir annexe 4

Monsieur Léonce Naud, du Secrétariat, participe au Congrès de Barcelone et y prononce une allocution.

Voir annexe 5

La participation du Québec est fort bien reçue. Comme il est question qu'après la réunion de Gênes prévue pour 1991 la Conférence se déplace hors-Europe (on mentionne Baltimore), d'aucuns commencent à penser au Québec plutôt qu'une ville de la Côte est des Etats-Unis. Suite à cette Conférence, Léonce Naud se rend au Havre (à ses frais) pour approfondir la relation entre le Québec et l'Association Villes et Ports, et pour finaliser la coordination du stage prévu au Québec de madame Chantal Sayaret.

Voir annexe 6

JANVIER 1990

Madame Sayaret présente officiellement son projet de stage au Québec ainsi que le cadre et l'objet de sa recherche.

Voir annexe 7

Ce projet de mission reçoit l'appui du Président de l'Association internationale Villes et Ports, monsieur Antoine Rufenacht.

Voir annexe 8

Il reçoit de plus l'appui du Doyen de la Faculté des Affaires internationales de l'Université du Havre, monsieur Gelard.

Voir annexe 9

MARS 1990

Pour permettre une mission plus fructueuse et aussi pour mettre dans le coup les Administrations centrales côté France et côté Québec, nous soumettons - via monsieur Jean René de la Délégation du Québec à Paris - le dossier Sayaret au Ministère des Affaires étrangères de France.

Voir annexe 10

JUIN 1990

Le Ministère des Affaires étrangères (France) accepte de défrayer le titre de transport international de madame Sayaret. Du côté du Secrétariat, nous nous engageons à assumer les frais de séjour pour la durée du stage, suivant les normes déjà établies au Ministère des Affaires internationales: 1 350\$ par mois pour le logement, les repas et les déplacements.

Voir annexe 11

JUILLET 1990

Le 2 juillet, arrivée à Québec de madame Sayaret et début de ses travaux de stage.

A la demande du Secrétariat, monsieur Jacques Charlier a prononcé une allocution à la Conférence internationale des maires du Saint-Laurent et des Grands Lacs à Milwaukee présentant ce qu'est l'Association internationale Villes et Ports.

Voir annexe 12

Liste des Ports et Villes membres de l'Association.

Voir annexe 13

Texte de la "DECLARATION DE BARCELONE".

Voir annexe 14

Projets d'Estuaire et
Structures administratives:
le cas du Saint Laurent et de la Seine

Chantal SAYARET

Mars 89

CANQ
TR
SMVSK

115

Compte rendu d'une recherche financée par le
Port Autonome du Havre, le CIRTAI et le Ministère
de la Recherche et de la Technologie : crédits
incitatifs régionaux n° 87 T0338

INTRODUCTION

1

I EVOLUTION DE L'ORGANISATION ADMINISTRATIVE PORTUAIRE AU CANADA : DE LA CENTRALISATION A UNE RELATIVE AUTONOMIE

- | | | |
|-----|---------------------------------------------------------|---|
| 1.1 | Faible présence étatique | 3 |
| 1.2 | Reprise en main fédérale de la gestion portuaire | 4 |
| 1.3 | 1983 : une relative autonomie dans la gestion portuaire | 5 |

II EMERGENCE D'UNE "MARITIMISATION" REGIONALE AU QUEBEC

- | | | |
|-----|----------------------------------------------|----|
| 2.1 | Le Projet Saint Laurent | 8 |
| 2.2 | Une mobilisation stratégique des partenaires | 11 |
| 2.3 | Le Forum Saint Laurent-Grands Lacs | 12 |
| 2.4 | La SODES | 13 |

III PERSPECTIVE D'ESTUAIRE POUR LA NORMANDIE

- | | | |
|-----|---------------------------------------------------|----|
| 3.1 | Priorité d'une dynamique d'Estuaire | 16 |
| 3.2 | Une communauté maritime de l'Estuaire de la Seine | 17 |
| 3.3 | Organisation juridique | 18 |

POST SCRIPTUM

INTRODUCTION

La lecture de l'Histoire nous enseigne qu'il ne peut y avoir de puissance maritime sans la volonté d'un Etat. Mais la nécessité d'une présence étatique n'empêche pas de se poser la question de sa dimension, en particulier au niveau de l'organisation portuaire. En effet, les structures administratives participent au développement du trafic. Or, l'expérience des vingt dernières années incitent à poser la question portuaire en terme de reconquête des trafics et, force est de constater que l'organisation de l'administration portuaire, fortement marquée par l'emprise étatique, n'a pu relever totalement le défi. Certes, les réponses à apporter en matière de développement de l'activité portuaire ne résident pas seulement dans les structures administratives : les investissements techniques et financiers y participent très largement. Il est toutefois utile de retenir l'influence du cadre administratif utilisé pour mener une politique maritime. Celui qui nous est proposé permet de diffuser une énergie étatique. Mais cette énergie unique ne peut conduire seule à des résultats satisfaisants. C'est pourquoi il est utile de compléter cette énergie étatique par d'autres énergies pour aboutir à une synergie favorable au développement de l'activité portuaire.

Cela signifie qu'une politique maritime n'est pas seulement l'affaire de l'Etat dont il convient encore de rappeler l'importance, mais aussi de toute une communauté maritime composée de partenaires tant publics que privés. L'atout "mer" doit connaître une nouvelle valorisation à leurs yeux. Or, une démarche de décentralisation administrative peut permettre cette mobilisation des différents acteurs du jeu maritime. Le développement portuaire passe donc pas un outil, la décentralisation, et par un cadre, celui d'une région. Il convient alors de raisonner en terme de "maritimisation" régionale.

Pour mener cette démonstration nous utiliserons l'exemple du Québec : c'est-à-dire que notre démarche sera la suivante ; après avoir décrit l'évolution décentralisatrice de l'organisation administrative portuaire au Canada, nous constaterons l'émergence d'une énergie régionale au Québec qui nous permettra d'offrir quelques perspectives pour la Normandie.

En effet, une démarche de décentralisation de l'organisation administrative portuaire a favorisé une prise de conscience de l'atout maritime et l'élaboration d'une stratégie régionale. Historiquement le mode d'organisation portuaire canadien a connu un mouvement pendulaire, oscillant entre une centralisation et une déconcentration autorisant une autonomie locale. La récente démarche décentralisatrice des années 80 a provoqué une mobilisation régionale sous l'impulsion québécoise. La dimension régionale ne se superpose pas à une structure administrative existante mais colle à l'axe du fleuve Saint Laurent, des lacs Américains à l'Atlantique. L'exemple québécois est riche d'enseignement puisqu'il propose une "maritimisation" des stratégies locales créant une synergie avec une politique nationale canadienne maritime.

Il convient donc de retracer l'évolution de l'organisation administrative portuaire au Canada, marquée par deux dates clefs qui sont celles de 1936 et 1983, pour aborder ensuite la "maritimisation" régionale avec le Projet Saint Laurent.

I EVOLUTION DE L'ORGANISATION ADMINISTRATIVE PORTUAIRE AU CANADA : DE LA CENTRALISATION A UNE RELATIVE AUTONOMIE

1.1 Faible présence étatique

L'acte d'Amérique du Nord de 1867 définit un fédéralisme centralisateur d'un Canada qui cherche à se construire en tant que Nation, face à la Grande-Bretagne et aux U.S.A. L'article 91 de cette loi constitutionnelle fait de la navigation et du commerce maritime un domaine réservé au gouvernement fédéral canadien ; la responsabilité portuaire est donc fédérale, même si la "constitution" ne dit pas comment l'Etat doit l'exercer.

On constate dans un premier temps, jusqu'en 1936, une faible présence étatique en matière portuaire. On ne peut oublier, en effet, que l'utilisation des voies d'eau est d'abord laissée à l'initiative privée et débridée des pionniers qui les utilisent pour pénétrer le continent toujours plus à l'ouest, en établissant progressivement des comptoirs. A cette époque du grand portage et des coureurs des bois, le véhicule précède le terminal, c'est-à-dire le port, le navire est privilégié aux installations. La gestion portuaire est le fait de concession de l'Etat à l'égard de Compagnies de Trappeurs, Compagnies de Chemins de fer et de Navigation.

Mais l'aménagement portuaire laissé aux entrepreneurs privés se solde par un échec. Ces promoteurs sont confrontés à la faiblesse de leur financement, à la pesanteur des conditions physiques, alignant une population éparse sous un climat rude. Face à l'incapacité financière des pouvoirs publics locaux provinciaux et municipaux, eu égard à l'évolution socio-économique, ils se tournent vers l'Etat "grand argentier". Mais celui-ci ne veut pas se contenter "d'éponger" les déficits privés. La récession des années 30 favorisera ce retour du fédéral d'autant plus que cette jeune et fragile fédération a besoin d'un gouvernement central puissant, pour écarter les spectres de l'annexion Britannique ou Américaine, ainsi que l'exigence nationale Québécoise.

En 1931, le gouvernement fédéral nommera donc un expert, Sir Alexander Gibb, pour évaluer l'efficacité des installations, les besoins à venir et la meilleure méthode de gestion portuaire. Ce dernier point sera privilégié par le rapport car il apparaît comme le noeud du problème. Les conclusions du rapport seront doubles. D'une part, il préconise une gestion portuaire centralisée et d'autre part il souligne le succès des ports où une communauté d'affaire puissante et un intérêt local se manifestent à l'égard d'une participation dans l'administration des ports. Seule, la première conclusion sera retenue dans l'immédiat, alors que la seconde retrouvera un regain d'intérêt et d'actualité dans les années 80.

1.2 Reprise en main fédérale de la gestion portuaire

Le rapport de Sir A. Gibb débouche sur le vote de la loi sur le Conseil des ports nationaux en 1936. Son but est d'éviter que les grands ports canadiens, représentant 50 % du commerce extérieur, fassent l'objet de spéculation, de concurrence acharnée, voire de faillite. Ils seront donc gérés directement par le Conseil des ports nationaux. Celui-ci est une Société d'Etat de la Couronne, au financement fédéral. Il est composé d'une administration centrale siégeant à Ottawa et d'installations portuaires locales. Les 15 plus importants ports du Canada seront donc gérés directement par l'Etat.

A côté de ces grands ports dépendant directement du Conseil des ports nationaux, coexistent deux autres modes d'administration tout autant marqués par une volonté centralisatrice. Il s'agit en premier lieu du système des commissions de port normalisé en 1964, représentant 20 % de l'activité portuaire nationale. Ces 11 commissions de port sont composées d'hommes d'affaires locaux nommés en large majorité par le gouvernement fédéral et de façon minoritaire par les municipalités. Leur liberté d'organisation est limitée par le contrôle étroit du Ministre canadien des Transports, portant notamment sur les emprunts et les aménagements portuaires importants. En second lieu, d'autres ports d'intérêt mineur, n'ayant pour la plupart qu'un seul utilisateur, sont directement administrés par le Ministre fédéral des Transports. Ces quelques 300 havres et 500 quais contribuent pour 20 % au tonnage Canadien. Ajoutons pour parachever le tableau que 10 % des installations portuaires demeurent aux mains des entreprises privées.

Ce mode de gestion issu du Rapport Gibb ne peut faire face à la concurrence internationale, inapte à réagir tant au poids financier des infrastructures des "Supers ports" qu'aux nouvelles complications de l'environnement urbain et régional. Il est reproché au pouvoir fédéral d'improviser tardivement ses décisions en matière portuaire, faute de suivre une politique préalablement définie et de s'en tirer par un saupoudrage de crédits. La centralisation fédérale apparaît, par ailleurs, excessive dans la mesure où elle ne laisse que peu de marge de manoeuvre locale dans la planification et le développement des ports, même si, à partir de 1970, des conseils consultatifs locaux sont mis en place mais sans pouvoir réel dans la prise de décision. Le schéma de centralisation n'a donc pas permis au pouvoir fédéral d'élaborer une stratégie et a étouffé toute possibilité de stratégie locale.

1.3 Une relative autonomie dans la gestion portuaire

Dans les années 80 l'Etat fédéral, échappant au danger de l'autonomie politique québécoise, et préoccupé par la concurrence Nord Américaine va proposer une nouvelle approche de la question portuaire cherchant à la fois, à affirmer sa personnalité propre et à décentraliser la gestion des ports. C'est dans cet esprit que sera votée la réforme de 83 qui propose une plus grande autonomie de gestion, permettant de combiner l'initiative et la participation locale avec une orientation étatique accompagnée de contrôles adéquats. Sans prétendre faire des quelques 365 ports à vocation commerciale un ensemble homogène, le texte de 83 se fixe pour objectif un riche compromis entre la nécessité pour les ports, de fonctionner dans un cadre national défini, et celle de l'intégration des ports dans leur milieu physique, socio-économique, en particulier au niveau de l'intermodalité, fondant ainsi une nouvelle dynamique portuaire.

La réforme législative de 1983 confirme les deux modes de gestion portuaire issues respectivement du texte de 1964 et de 1877. Le premier concerne 9 commissions de port (Toronto, Hamilton, Ottawa, Windsor, Thunder-Bay, Port de Fraser, North-Fraser, Port-Albertini, Nanaïmo) présentes en Ontario et en Colombie Britannique et totalement absente au Québec. Ces commissions de port sont gérées localement par un Conseil d'administration de 3 à 5 membres, nommés par le Gouverneur en Conseil, et de 2 membres choisis par les municipalités, et par un fonctionnaire, le commissaire de port. La majorité fédérale est donc assurée dans tous les cas sauf à Toronto pour des raisons historiques. Ces commissions doivent avoir un souci d'autonomie financière grâce aux emprunts publics ou privés et aux subventions, notamment, et dépendent directement du Ministre des Transports à qui elles présentent tous les ans leur budget et tous les 5 ans un plan de développement. Si le pouvoir reste fédéral, néanmoins la déconcentration pourra s'infiltrer grâce au Conseil d'Administration et la direction assurée par un fonctionnaire local. La réforme de 83 confirme donc ce système réaffirmant toutefois les objectifs d'une politique portuaire nationale.

En second lieu, la réforme de 83 laisse persister le système institué par la loi sur les ports et jetées de l'Etat de 1877. Il s'agit de ces nombreux petits ports publics desservant des communautés isolées, dont l'activité principale est la marine marchande, sans exclure les activités liées à la pêche ou à la plaisance. Ces ports sont gérés directement par la Direction des havres et ports du Ministère des Transports, localement représentée par un maître de port ou un gardien de quai. "Toute étendue d'eau relevant du Parlement" l'Etat fédéral assure ici essentiellement une mission de Service Public classique, veillant à réduire les disparités pouvant exister entre les citoyens canadiens. Le texte de 83 innove toutefois, mu par un souci d'appuyer une politique portuaire sur une implication locale. Il autorise désormais la création de conseils consultatifs représentant les intervenants régionaux.

Mais surtout, un vent d'autonomie portuaire a soufflé en 83 avec la naissance de la Société canadienne des ports qui remplace le Conseil des ports nationaux. C'est une Société de la Couronne gérée par un Conseil d'Administration dont les membres représentatifs des intérêts nationaux, régionaux et locaux sont nommés par le Gouverneur en Conseil. L'autorité de tutelle est le Ministre fédéral des Transports, lequel servira d'intermédiaire au Parlement. La Société Canadienne des ports gère un réseau de ports représentant 50 % du trafic national. Cette gestion administrative se présente sous deux formes, celle des ports non constitués et celles des Sociétés de ports locaux. Les 9 ports non constitués (Belledune, Trois-Rivières, Sept-Iles, Chicoutimi-Baie des Ha! Ha!, Prescott, Port-Colborne, Churchill et St John) sont des divisions administratives gérées par la Société Canadienne des ports, là encore la loi prévoit l'éventualité de création de comités consultatifs locaux.

La seconde forme est constituée par la possibilité donnée par la loi de se constituer en Société de port locale. Six ports ont d'ores et déjà obtenu ce statut, ce fut le cas, en 83, de Montréal et Vancouver et, en 84, de Halifax, Québec, Prince-Ruppert et St John. Leur constitution en Société locale dépend d'une décision du Ministre fédéral des Transports sur recommandation de la Société Canadienne des ports prise en fonction de leur mérite ; à savoir que ces ports doivent d'une part, avoir une envergure nationale ou régionale et un fonctionnement lié à un intérêt local, et d'autre part, ils doivent être capables d'une autonomie financière. Ces Sociétés de ports locaux sont donc des Sociétés d'Etat dotées de leurs propres organes, conseil d'administration, directeur, et de leur propre statut. Leur existence correspond à une démarche de décentralisation c'est-à-dire d'une relative autonomie contrôlée par le pouvoir fédéral.

Ainsi, le Conseil d'administration est composé unilatéralement par le Gouverneur en Conseil. Le budget est approuvé par ce même Gouverneur en Conseil, le Ministre des Transports et le Conseil du Trésor, ce qui n'exclut pas une souplesse de fonctionnement en matière de financement de travaux, acquisition et disposition de biens et en matière tarifaire. Les Sociétés de port locales ainsi que la Société Canadienne des ports, Sociétés d'Etat, relèvent de la loi sur l'administration financière en 1985, qui conforte l'idée de "liberté surveillée" dans la mesure où chaque année, il leur faut présenter un plan d'entreprise à l'approbation du Gouverneur en Conseil sur recommandation du Premier Ministre. Le Ministre des Transports, Ministre de tutelle soumet un résumé de ce plan à la Chambre des Communes alors que le Conseil du Trésor fixe les rubriques indispensables à ce plan.

Le poids du pouvoir fédéral est tel qu'on ne peut parler de véritable décentralisation, mais bien d'une déconcentration de l'administration portuaire. Celle-ci traduit la reconnaissance par l'Etat fédéral qu'une politique portuaire performante ne peut faire l'économie de l'implication de partenaires locaux, et cette approche laisse la place à une stratégie régionale rejoignant une entreprise nationale. Ceci suppose que les partenaires régionaux prennent conscience de leur rôle et élaborent un projet de développement maritime. Ainsi l'Etat Canadien réaffirmant son rôle, optant pour un mode de gestion portuaire plus décentralisé a favorisé l'émergence d'une stratégie maritime régionale au Québec qu'il convient d'examiner maintenant. Il s'agira en premier lieu de décrire cette "maritimisation" régionale avec l'élaboration du projet Saint Laurent pour étudier ensuite les différents partenaires mobilisés par ce projet.

II EMERGENCE D'UNE "MARITIMISATION" REGIONALE AU QUEBEC

2.1 Le projet Saint Laurent

Géographiquement parlant, la Province du Québec contrôle le fleuve Saint Laurent, un fleuve qui fut le berceau de la nation québécoise. Ce fleuve est à l'échelle du Nouveau Monde, impressionnante voie navigable reliant le coeur de l'Amérique du Nord à l'Europe. Objectivement, cette grande voie de commerce international, cette situation de monopole font du Québec une région maritime par excellence. Or pendant très longtemps il n'en n'a rien été : les Québécois ont tourné le dos au fleuve, délaissant cet axe de développement multiforme.

Le Saint Laurent n'a été jusqu'à tout récemment, qu'un facteur de peuplement pour la Belle Province, alors qu'il était pour le reste de l'Amérique du Nord une porte ouverte sur le monde. Ainsi, des générations d'hommes d'affaires d'Europe et d'Amérique ont fait du Saint Laurent une grande route de commerce et ce, pratiquement à l'insu des Québécois. Le Québec, que ce soit les Pouvoirs Publics, provinciaux ou municipaux ou le monde des entreprises privées se retranchait derrière la constitution qui fait du transport maritime une compétence fédérale. Le fleuve c'était exclusivement l'affaire d'Ottawa. Les années 80 marquent un tournant dans l'histoire maritime du Québec. Car si l'Etat se doit de conserver, voire d'accentuer ses préoccupations "maritimistes" cela n'exclut plus une prise de conscience régionale de l'atout "mer" autour du Saint Laurent. C'est une nouvelle vague de la régionalisation. Il ne s'agit plus d'autonomie politique. Ce n'est plus au nom d'une autonomie culturelle que va s'élaborer une stratégie de mise en valeur du Saint Laurent, mais au nom de l'économie.

L'initiative de cette prise de conscience revient au Gouvernement du Québec qui tente de combler une lacune en s'impliquant dans le développement d'un rouage économique essentiel dont il a été, en grande partie, absent jusque là. En 1982, ce gouvernement met donc sur pied un groupe ayant pour mandat de proposer une politique intégrée de mise en valeur du Saint Laurent, ce groupe s'appelle "le projet ST LAURENT" et publie en 1985 "Le ST LAURENT, ressource nationale prioritaire".

Ce projet commence par poser le Québec en tant que grande région maritime. De par sa géographie et son histoire, il convient que le Québec se comporte comme chef de file du secteur maritime. Le Saint Laurent relie une bonne partie du centre du continent Nord Américain à un avant pays dans lequel l'Europe occidentale occupe le devant de la scène. Ainsi, un tel "Fleuve bras de mer" représente une ressource qu'il convient d'exploiter. Le but du rapport consiste à prendre conscience de l'atout maritime afin d'amorcer une action de mise en valeur du transport et du commerce. L'examen des questions de transport international des marchandises est prioritaire mais n'exclut pas d'autres aspects des ressources de l'atout, car le développement du commerce et de l'économie doit aller, le plus possible, de pair avec des actions politiques et culturelles. Le projet propose 3 titres qu'il convient de reprendre.

Le Saint Laurent = une grande voie de commerce international

Le Saint Laurent = un milieu de vie

Le Saint Laurent = un atout à mettre en valeur

Le Saint Laurent = Une grande voie de commerce international

Le rapport s'ouvre par la description d'une position stratégique avantageuse pour le Québec. Le Saint Laurent offre une envergure exceptionnelle, un aménagement moderne et une position telle, qu'il constitue la porte continentale la plus avancée vers l'est et le plus court trajet entre l'Amérique du Nord et de nombreux marchés européens. Comment ne pas conclure à l'existence d'une grande voie de commerce international. Mais il convient de souligner que pour que cette grande voie de commerce confère une position stratégique au Québec, encore faut-il qu'il participe à l'organisation et au développement du commerce maritime. C'est pourquoi le rapport trace ensuite le bilan du trafic maritime sur le Saint Laurent, décrivant et analysant les trafics, les infrastructures, les intervenants et les coûts offerts par cette région maritime par excellence à l'échelle Nord Américaine. Après cette prise de conscience posée en terme d'économie maritime et dans une perspective d'approche de l'atout "mer" nécessaire à une relance de l'action, il convient de compléter ce répertoire de ressources considérant ici le Saint Laurent sous d'autres aspects. Il s'agit du Saint Laurent, milieu de vie.

Le Saint Laurent, milieu de vie

Le développement du Saint Laurent comme route majeure du transport maritime et lieu privilégié d'activités industrielles et commerciales ne saurait faire oublier que le Saint Laurent est aussi un milieu de vie pour 80 % de Québécois en particulier. Ces deux vocations doivent être développées car toutes deux peuvent se traduire en d'importantes retombées économiques, la "maritimisation" du Québec passe aussi par la prise de conscience des ressources qu'offre le Saint Laurent en tant que milieu de vie. A cet égard le Saint Laurent c'est d'abord, beaucoup d'eau dont il convient de maintenir de débit et la qualité. C'est encore un patrimoine culturel constituant un potentiel récréatif et touristique, et c'est enfin un facteur important de production d'hydroélectricité et un site de pêche commerciale. Toutes ces ressources sont prodigieuses, les intervenants sont nombreux : les unes et les autres étant dénombrées, il s'agit de proposer des éléments d'une stratégie de mise en valeur du Saint Laurent.

Le Saint Laurent, un atout à mettre en valeur

La mise en valeur du Saint Laurent n'est pas qu'une question d'investissements majeurs ou de grands travaux. Il y va aussi de la nécessité d'une concertation, même naturellement conflictuelle, entre une douzaine de juridictions et de plusieurs centaines d'utilisateurs, rendue possible par la prise de conscience de l'existence d'une grande région maritime. Lors des consultations préalables à la rédaction, le Projet Saint Laurent s'est très souvent heurté à des visées distinctes, voire contradictoires. Ce qui est important, c'est la confrontation de ces intérêts rendus naturellement contradictoires par les multiples facettes du Saint Laurent. Ces confrontations doivent être sous tendues par un projet global qui permet de déboucher sur un dynamisme réel. Le cadre de cette mobilisation d'énergies conflictuelles ne peut être fourni par l'Etat fédéral dont on ne peut exiger qu'il cherche à promouvoir une route commerciale plutôt qu'une autre. Au nom du projet de mise en valeur des ressources du Saint Laurent, il appartient donc au Québec d'offrir le cadre de cette coordination d'énergies afin que, de problèmes sectoriels on passe à une vision d'ensemble.

Le rapport suggère quelques points prioritaires qui doivent être abordés et réglés dans une dimension régionale. Il s'agit d'abord d'une question de domainialité, le pouvoir fédéral ayant profité du désintérêt maritime du Québec. Ensuite il s'agit de veiller à la conservation du littoral ainsi que de la quantité et qualité de l'eau dans un souci de patrimoine culturel et récréatif sans jamais oublier que le Saint Laurent est un axe commercial compétitif. A ce titre, le rapport rappelle que le premier des objectifs à poursuivre est d'offrir aux clients le système de transport le plus efficace aux meilleurs coûts et de le faire connaître à tous les clients potentiels. C'est donc cette prise de conscience d'un Saint Laurent, moteur puissant des activités économiques ainsi que sociales et culturelles qui fait du Québec une communauté maritime. L'axe St Laurent-Grands Lacs devient le cadre d'une mobilisation de différents partenaires dont les intérêts, certes parfois conflictuels, peuvent être dynamisés par une stratégie d'ensemble. Reste à examiner maintenant la diversité de ces partenaires et leur concertation stratégique.

2.2 Une mobilisation stratégique des partenaires

La première remarque touche à l'extrême diversité de ces partenaires, diversité de leur nature juridique, diversité de leur intérêt premier propre. En effet, il s'agit aussi bien de partenaires de Droit public que de Droit privé. Pour les premiers, on citera les Etats fédéraux canadiens et américains, les provinces canadiennes, les Etats fédérés américains, les villes riveraines de l'axe maritime ainsi que les ports. La seconde catégorie de partenaires est constituée par les milieux industriels et d'affaires qui utilisent les services des ports conçus non seulement comme des centres de transport proprement dit, mais aussi comme des pôles d'attraction du commerce international.

Ce premier constat permet d'établir un décalage entre l'espace maritime et l'espace administratif. La mobilisation autour du projet Saint Laurent se fera donc au-delà des cadres administratifs traditionnels. La délimitation de ce projet est géopolitique et cette stratégie maritime régionale vise un territoire dont les composantes économiques, humaines et administratives ne sont, à priori, par cohérentes.

Le Québec a donc provoqué la confrontation de ces divers intérêts dans une perspective maritime globale et ceci dans deux cadres. En effet, le Secrétariat de la mise en valeur du Saint Laurent, d'émanation gouvernementale, a donné naissance à deux organismes, l'un mixte, le Forum Saint Laurent-Grands Lacs, l'autre de nature privée, la Société de développement économique du Saint Laurent (SODES), qu'il nous appartient de décrire maintenant.

2.3 Le Forum Maritime Saint Laurent-Grands Lacs

La "maritimisation" du Québec ne peut se limiter aux frontières provinciales voire même nationales. Cette prise de conscience régionale n'a de sens que face à la route maritime que constitue le système Saint Laurent-Grands Lacs. Aussi le premier Forum maritime a-t-il réuni en 1983 à Québec une dizaine d'associations représentant les professions portuaires mais aussi les deux provinces et les 8 Etats américains limitrophes de cet axe maritime. Il s'agit d'une alliance bi-nationale non pas fondée sur Ottawa et Washington, mais sur les régions riveraines. Ce Forum décrit le système portuaire Saint Laurent-Grands Lacs dans un souci de promotion de la région et de la voie maritime qui la dessert.

Ce Forum cherchant à impliquer tous les partenaires intéressés s'est vite rendu compte que les maires des communes riveraines devaient être associés au développement de ce couloir de commerce et de navigation. C'est donc sous son auspice que se réunit chaque année depuis 87 tantôt au Québec, tantôt aux U.S.A. la conférence internationale des maires de la voie maritime Saint Laurent-Grands Lacs. Elle a pour objectif de donner une occasion aux maires de découvrir, soutenir, et promouvoir leurs intérêts communs autour d'une ressource qu'ils partagent. Ils peuvent identifier les défis et occasions portant à une plus grande utilisation économique du système Saint Laurent-Grands Lacs. Il s'agit bien d'une prise de conscience et du début de l'élaboration d'une stratégie commune. Tant en matière de compétitivité économique du système, qu'au niveau de l'environnement et de la mise en valeur socio-récréative, la confrontation des divers intérêts débouche sur des résolutions votées à l'unanimité. Le second aspect de confrontation des partenaires est proposé par la SODES.

2.4 La Société de Développement Economique du Saint Laurent

Cette Chambre de commerce maritime et québécoise offre le second cadre de mobilisation. Son cadre géographique est le Saint Laurent jusqu'au golfe et la rivière Saguenay, ainsi que les régions qui s'y rattachent. Son mandat est de promouvoir le développement économique du Saint Laurent tout particulièrement en matière de transport maritime. Produit d'une francophonie nouvelle, car à dimension économique, sa spécificité est double quant à son assise géographique et quant à son action. Elle cherche à mobiliser tant l'entreprise privée que le secteur public dans une perspective maritime, afin de maintenir et accroître la part du Saint Laurent dans le marché nord-américain. Face à la forte concurrence émanant des autres façades maritimes américaines ou d'autres modes de transport il lui appartient de convaincre la clientèle nationale et internationale des avantages qu'offre le Saint Laurent. Cela suppose que le bon service soit offert au bon endroit et à juste prix. Cette Chambre maritime offre une structure de concertation à des partenaires variés dont le nombre approche la centaine, que ce soient les transporteurs et leurs industries de soutien, les importateurs et les exportateurs, mais aussi à toute industrie liée au fleuve. La liste des comités sectoriels (assurances maritimes - conteneurisation - marketing - pêche - tourisme et loisirs) que composent à la fois des représentants de l'entreprise privée et des pouvoirs publics tant portuaires que municipaux est significative de la multiplicité des intérêts représentés. Le pari engagé par cette Chambre maritime consiste à permettre l'expression de ces divergences pour les harmoniser dans une perspective de faire valoir de cette route maritime du Saint Laurent.

La décentralisation cherche à impliquer les acteurs dans la prise de décision, à les responsabiliser. En donnant plus d'autonomie aux ports, la réforme de 83 a donc provoqué la constitution d'une communauté maritime et portuaire autour de l'axe Saint Laurent-Grands Lacs, sous l'impulsion québécoise. Cette communauté ne doit pas s'enfermer dans un découpage administratif car la dynamique maritime dépasse le cadre d'un Etat, d'une Province, d'un port ou d'une commune. Chacune de ces autorités publiques a ses priorités propres. Il en va de même pour les partenaires privés que sont les entreprises liées au développement du commerce international. Ce qu'offrent des instances telles que le Forum maritime ou la SODES sont des plages de mobilisation, de concertation qui ne gomment pas les conflits issus de logiques de fonctionnement spécifique mais qui cherchent à les canaliser autour d'un projet maritime.

Le développement portuaire demeure l'affaire de l'Etat central mais devient aussi l'affaire d'une région au sens géopolitique du terme mobilisant non seulement les acteurs publics et privés traditionnellement impliqués, mais aussi, des partenaires définis jusque-là comme non maritimes. Cette synergie, confluence d'énergies, fait partie de la réponse à donner à la concurrence internationale.

III PERSPECTIVES D'ESTUAIRE POUR LA NORMANDIE

S'il est inconvenant de prétendre transposer littéralement la pratique québécoise en nos frontières, il est toutefois autorisé de tirer de cette mobilisation régionale qu'est le Projet Saint Laurent, quelques enseignements pour la Normandie au-delà des diversités politiques, administratives et culturelles. Cette démarche n'est possible qu'après avoir apporté une double précision sur la conception d'un port tout d'abord, sur le rôle de l'Etat ensuite.

En effet, il ne s'agit pas ici de concevoir un port comme un simple lieu de transbordement de marchandises. S'il est cela, il est aussi beaucoup plus : c'est-à-dire qu'il convient de passer du port, centre de transport à la notion de place internationale, pôle d'attraction pour le commerce international non seulement de par ses performances techniques, mais aussi de par les services industriels, commerciaux et financiers assurés par une communauté maritime. Cette conception portuaire suppose donc l'intégration du port dans son milieu.

La seconde précision, nécessaire et liée à la première, concerne le rôle de l'Etat. S'il n'est pas question d'effacer la fonction maritime indispensable d'un Etat, en l'occurrence de l'Etat français, il est toutefois opportun de souligner les limites d'un "tout Etat maritime". La gestion portuaire française, fortement centralisée au moyen des ports "autonomes", a conduit à une vision "continentaliste" de l'activité économique, naturellement défavorable au développement du trafic portuaire. La forte emprise étatique sur le maritime a abouti à une démobilité locale. Les collectivités territoriales, communes, départements et régions ont tourné le dos à la mer entraînant à leur suite leur population d'entreprises et d'administrés. Or ces acteurs, tant publics que privés doivent rejoindre une perspective "maritimiste". Les places portuaires n'auront de carte à jouer dans la concurrence internationale, en particulier européenne, que dans la mesure où elles seront soutenues par l'Etat d'une part, et par une communauté maritime d'autre part. Leur sort ne pourra se satisfaire d'une seule énergie étatique, mais plutôt des potentialités offertes par une synergie issue des différents partenaires.

Pour provoquer une mobilisation maritime de ces différents acteurs du jeu portuaire, ayant chacun leur logique spécifique, encore faut-il leur proposer un projet et donner un cadre à ce projet. Un cadre administratif ne peut être un cadre maritime. Aussi une stratégie maritime ne peut se sentir à l'aise dans les délimitations administratives que ce soient celles d'un port autonome, d'une commune, d'un département ou d'une région. S'il ne s'agit pas ici de remettre en cause des zones de compétences juridiques, il faut toutefois susciter une dynamique maritime au-delà de ce cloisonnement administratif, et dans notre cas, cette dynamique ne peut être qu'une dynamique d'Estuaire de la Seine, propre à mobiliser les énergies.

3.1 Priorité d'une dynamique d'Estuaire

Une logique maritime est par nature internationale, elle ne peut donc s'enfermer dans des cadres administratifs dont la logique de fonctionnement est interne. Et pourtant, une stratégie maritime doit s'appuyer sur les initiatives locales. Aussi parler de "maritimisation" régionale ne consiste pas à poser un nouveau cadre administratif, mais à créer une dynamique à partir d'un cadre géopolitique, permettant la prise de conscience de l'atout maritime et l'émergence des moyens de sa valorisation. La réalisation du Pont de Normandie, les projets autoroutiers soulignent bien que l'enjeu maritime dépasse les limites territoriales des communes, départements et régions. A l'échelle européenne, la stratégie ne peut être qu'une stratégie d'Estuaire de la Seine.

Il n'appartient pas à la nature de l'Etat d'être le chef de file de cette dynamique d'Estuaire. Le décalage entre espace administratif et espace maritime aboutit à la nécessité d'une synergie entre Etat et région de l'Estuaire de la Seine, tournée vers la mer. Une des réponses à la question de reconquête des trafics d'un port, tel celui du Havre, passe par la régionalisation de l'atout maritime. Encore une fois, il ne s'agit pas de parler ici de région en tant que collectivité territoriale connue du Droit Administratif ; l'apport de la dimension régionale ici est politique puisqu'elle est un cadre de mobilisation des acteurs, même non directement portuaires, autour d'un projet multidimensionnel, c'est-à-dire qui intègre les aspects économiques et commerciaux certes, mais aussi culturels. Une politique maritime ne pouvant se réduire à une seule dimension étatique, elle doit s'accompagner d'une régionalisation qui permettra la mobilisation des forces vives sur un projet d'Estuaire faisant émerger une communauté maritime d'Estuaire.

3.2 Une communauté maritime d'Estuaire de la Seine

Sa constitution suppose la prise de conscience par les différents acteurs régionaux des atouts de l'Estuaire. Les acteurs de la "Région Estuaire" sont de nature différente, qu'ils soient publics comme l'institution portuaire et les collectivités territoriales, ou privés comme les entreprises et les citoyens. Leurs préoccupations sont naturellement maritimes, c'est le cas d'un port autonome et de certaines professions, ou bien ils ont oublié la présence de cette voie royale qu'est la Seine et son Estuaire.

Et malgré la diversité de leur nature, de leur fonction et de leur priorité, ils sont tous mobilisables autour d'un projet, celui de l'Estuaire de la Seine. Tous doivent raisonner en terme d'Estuaire, même si chacun de ces partenaires conserve sa propre logique de fonctionnement. Celle d'un port autonome n'est pas celle d'une commune, pas plus que celle d'une région, n'est celle d'une profession maritime. Mais il est nécessaire que ces différents partenaires se confrontent, s'affrontent même, sur un projet de développement de l'Estuaire. C'est de l'expression de ces oppositions que naîtra le dynamisme, non d'un repli sur son territoire face à des conflits latents. Et c'est au nom d'un projet global de mise en valeur de l'Estuaire que l'arbitrage sera fait.

La démarche de décentralisation administrative entreprise depuis la loi du 2 Mars 1982 offre une chance nouvelle à la mobilisation des acteurs de l'Estuaire. En effet, la décentralisation a pour objectif de relancer l'initiative locale, publique et privée d'une part, et d'autre part, la nouvelle répartition des compétences valorise le domaine économique. Les communes et les régions sont particulièrement visées par ces propos. Désormais, comment une commune dotée d'un important pouvoir en matière de maîtrise du sol, ayant intégré une dimension économique dans sa gestion pourra-t-elle continuer à ignorer le maritime ? Est venu le temps du retour des ambitions maritimes pour la ville, délaissant la nostalgie d'antan, d'une ville qui se définira comme portuaire c'est-à-dire tournée par nature vers l'international, donc, déjà à l'heure européenne ; d'une ville qui saura attirer les services et formations nécessaires au trafic maritime ; qui sensibilisera les entreprises non directement portuaires au transit des marchandises effectué par son port ; qui valorisera donc l'atout maritime tant par son utilisation commerciale que récréative. Pour les villes non directement riveraines de la Seine est venu aussi le temps de leur réappropriation de l'Estuaire. Le décalage entre l'espace administratif et l'espace maritime est maintenu, mais la dynamique d'Estuaire permet la mobilisation d'acteurs non directement maritimes.

Les régions ont été également largement touchées par la démarche décentralisatrice. Accédant au rang de collectivité territoriale, elles deviennent des partenaires privilégiés d'un projet d'Estuaire, tant par leur mission essentiellement économique, leur compétence en matière d'infrastructure de transport, vue l'importance de l'intermodalité, que parce qu'elles sont des interlocutrices crédibles de l'Etat.

Mais raisonner en terme de stratégie d'Estuaire ne va pas sans poser quelques questions. La première est relative à l'institution portuaire. Celle-ci, sans craindre la perte de sa compétence, se doit d'accueillir la mobilisation des différents acteurs de l'Estuaire, qu'ils soient publics ou privés, chacun assumant ses propres responsabilités. Un port autonome, outil d'Etat n'est guère préparé à cette perspective.

La seconde est liée au fait que la stratégie d'une communauté maritime d'Estuaire vise des territoires non cohérents administrativement parlant. Si on veut une mobilisation, celle-ci ne peut se faire sans projet. Ce projet d'Estuaire reste à élaborer dans ses différentes composantes. Le recensement des partenaires et de leurs préoccupations est à effectuer. Le projet chevauchant plusieurs cadres administratifs, il est naturel de se demander d'où viendra l'impulsion ? Qui jouera le rôle de catalyseur ? L'élaboration même de ce projet Estuaire est une première étape de sensibilisation, de prise de conscience maritime. L'approche des partenaires doit donc être large, tant au niveau de leur nature que de leur lien présent aux questions maritimes. La détermination du périmètre géographique sera issue de ces consultations préliminaires à la présentation d'un projet de valorisation de l'atout maritime.

Qui donc pourra promouvoir une autonomie d'Estuaire, faire triompher une stratégie d'Estuaire au-delà d'intérêts partisans et professionnels nécessairement conflictuels ? Il paraît difficile de compter sur une structure existante, quelle soit publique comme un port autonome ou une collectivité territoriale, ou bien privée comme une corporation professionnelle, car le risque d'enfermement sur des intérêts spécifiques et légitimes est trop grand : la démarche consistant à faire naître une dynamique maritime en privilégiant un projet à une structure.

3.3 Organisation juridique

Il s'agit donc de trouver un cadre d'expression de ces intérêts permettant de déboucher sur un arbitrage qui se fasse au nom d'un intérêt maritime d'Estuaire. Deux possibilités peuvent se présenter ; celle d'une Chambre maritime d'Estuaire ou celle d'une Charte de développement et d'aménagement de l'Estuaire.

La première, Etablissement public, présenterait une double spécificité par rapport aux Chambres de Commerce et d'Industrie que l'on connaît, celle de son assise géographique, au-delà des espaces administratifs existants cadrant avec l'espace géopolitique de l'Estuaire, et celle de sa préoccupation essentiellement maritime. Elle serait le lieu d'expression des différents acteurs tant publics que privés et de leurs préoccupations liées à l'atout "mer"; lieu de manifestation de leurs conflits; lieu de leur arbitrage en fonction d'un intérêt maritime d'Estuaire. Les différents partenaires n'accepteront de s'asseoir à la même table que s'ils se sentent partie prenante d'un projet global d'Estuaire ayant pris conscience des possibilités que leur offrent leurs liens si divers soient-ils à l'Estuaire de la Seine. Une stratégie ne pourra s'élaborer de par une juxtaposition d'intérêts spécifiques mais, par une intégration d'une vision "maritimiste" dans l'exercice de leurs compétences propres.

La seconde possibilité réside dans l'adaptation du modèle proposé par les Chartes intercommunales de développement et d'aménagement dans la loi du 7 Janvier 1983. Ce texte propose aux communes d'élaborer et d'approuver une Charte qui définisse les perspectives à moyen terme de leur développement économique, social et culturel. Et à partir de ce projet, ces communes déterminent leur concertation avec les partenaires du développement local, publics comme l'Etat, les régions et les départements ou privés comme les organismes professionnels économiques ou sociaux. Cette concertation est large et d'un type nouveau puisqu'elle fait sauter les cloisonnements corporatifs et administratifs. Parce que la Charte est organisée autour d'actions à mener, et non d'équipements à réaliser, elle peut devenir un instrument du développement économique en mobilisant les acteurs d'une même projet. Pourquoi ne pas utiliser ce système pour élaborer un projet de développement de l'Estuaire de la Seine qui permettrait d'engager des actions précises ensuite avec différents partenaires ?

POST SCRIPTUM

Qu'il s'agisse d'une Chambre maritime de l'Estuaire ou d'une Charte de développement de l'Estuaire, les difficultés de mise en oeuvre sont surmontables parce que porteuses d'avenir pour tous. Dès que des acteurs locaux se poseront la question du choix de l'organisation juridique de l'Estuaire, de son périmètre exact, de la délimitation de sa compétence, alors cette région se mettra à revivre de sa fibre maritime. L'élaboration d'un projet global de développement fera émerger des énergies locales. Et la synergie Etat-Région permettra à chacun des partenaires, sans se dénaturer, de s'inscrire dans une dimension géopolitique et déjà européenne. le souffle de la décentralisation doit devenir le souffle du Grand Large.

Association Internationale Villes et Ports International Association Cities and Ports

Une évolution différente, des intérêts communs

une volonté

des villes
des ports
des régions
des chambres de commerce et d'industrie
des professionnels de l'aménagement
des entreprises

des exemples

des projets
des réalisations
partout dans le monde

un outil

une structure permanente de liaison

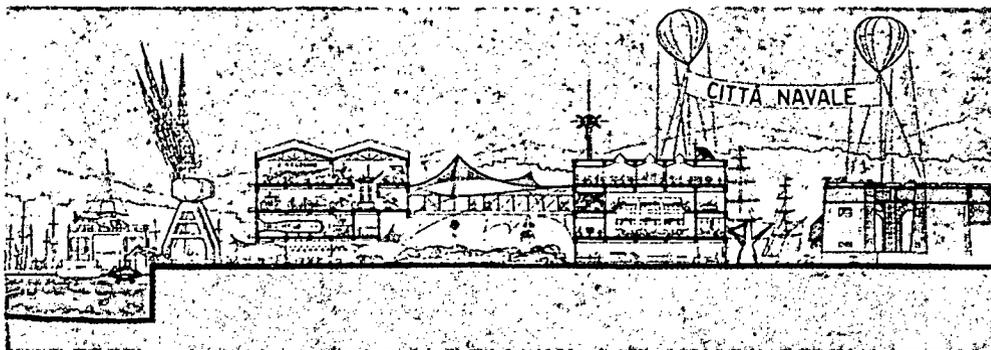
des moyens

des manifestations internationales
un bulletin de liaison
un centre de documentation
des expertises ciblées

des objectifs

multiplier et diversifier les contacts et les échanges
entre les différents partenaires des places portuaires.

recueillir et diffuser les informations qui concourent à l'évolution
et à la promotion des places portuaires dans le monde.



Pourquoi ?

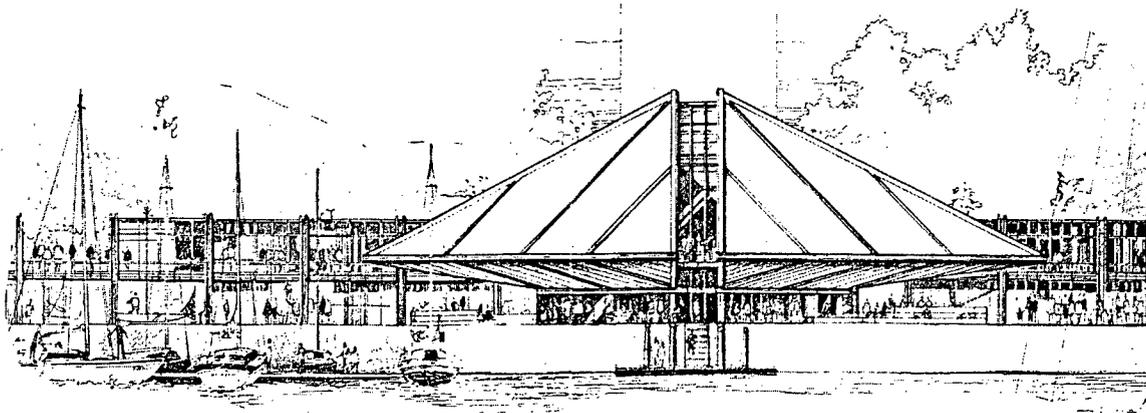
Le port est-il encore **une chance pour la ville** qui l'abrite ?

La ville reste-t-elle en 1989 le partenaire et le soutien **indispensable du port** ?

L'évolution nécessaire de l'outil portuaire et les exigences du développement urbain sont-elles **encore compatibles** ?

A l'analyse des multiples réflexions sur ce thème et au regard de tous les indicateurs économiques, la réponse à ces trois questions est aujourd'hui comme hier : **oui**. De Sidney à San Francisco, de Hambourg à Barcelone, de Boston à Yokohama, les grands ports sont aussi de grandes métropoles dynamiques. Villes et ports évoluent ensemble et cet outil économique formidable que demeure le grand port a **de plus en plus** besoin des fonctions urbaines. C'est la **place portuaire** dans son ensemble qui affronte aujourd'hui la concurrence internationale.

Toutefois, si le principe de la complémentarité ne fait plus de doute aujourd'hui, les logiques et les évolutions propres à chacune des deux entités Ville et Port restent souvent divergentes faute, peut-être, d'une **meilleure concertation** propre à développer **les multiples intérêts communs**.



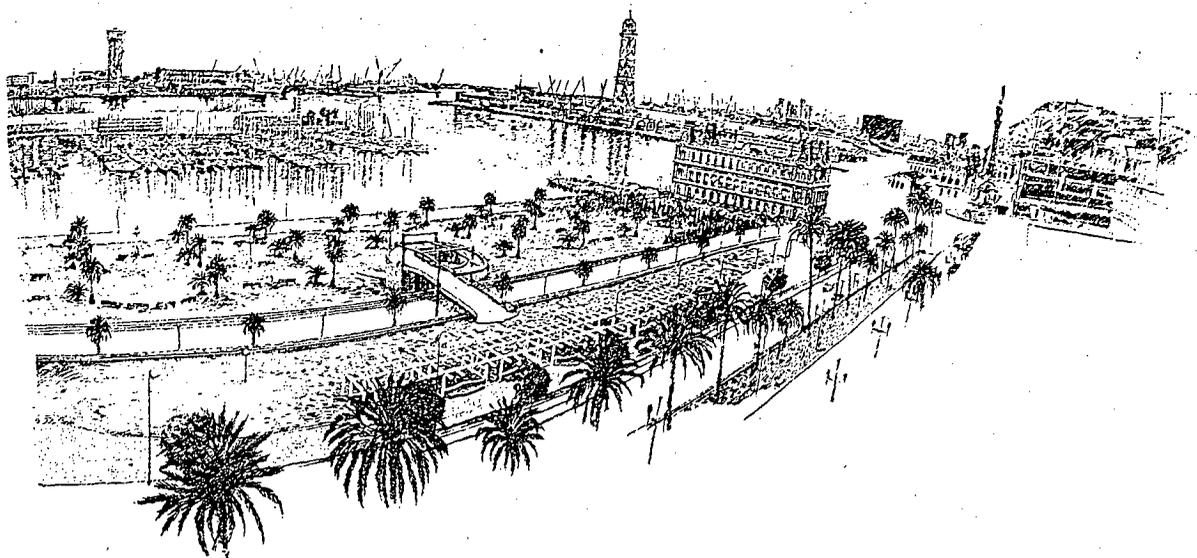
Lorient

Née du **1er Forum International Villes & Ports** qui s'est déroulé en 1988 au Havre, l'**Association Internationale Villes et Ports** répond ainsi au souhait des partenaires intéressés par la création d'une **structure internationale permanente de concertation** pour le développement et la promotion des places portuaires.

Deux objectifs

Villes et Ports est avant tout la première **structure de liaison** de type associatif existant sur le **plan international** qui réunit en son sein des partenaires aussi divers mais aussi complémentaires que les Ports, les Villes et leurs élus, les Chambres de Commerce et d'Industrie, les professionnels de l'urbanisme et de l'aménagement, les collectivités locales et territoriales et de multiples entreprises et organismes.

Multiplier les **contacts** entre ces diverses entités qui cherchent toutes à valoriser la place portuaire est le **premier objectif de Villes et Ports**.



Barcelone

Pour développer et faire fructifier les réflexions et les échanges, il faut connaître les réalisations et les projets qui concourent aux futurs développements des places portuaires.

Recueillir et diffuser les informations utiles à ces développements est pour **Villes et Ports** le deuxième de ses objectifs.

Quatre moyens

Pour assurer sa mission, **Villes & Ports** dispose de **quatre moyens** :

Les manifestations internationales

Villes & Ports participera à l'organisation de grandes manifestations internationales rassemblant les places portuaires. Après le succès du premier Forum du Havre, en janvier 1988, c'est à **Barcelone**, à l'initiative conjointe du Port Autonome de Barcelone et de **Villes & Ports**, que se déroulera le **2ème Forum Villes et Ports les 13, 14 et 15 décembre 1989**. Les adhérents de **Villes & Ports** pourront y confronter leurs expériences et mettre en valeur les opérations de développement de leur place portuaire. Un troisième Forum est d'ores et déjà prévu en Italie à Gênes en avril 1991.

Le bulletin de liaison

Organe privilégié d'expression pour les adhérents de **Villes & Ports**, il grandit avec l'association. Il contribuera à la **diffusion de l'information** sur les perspectives de développement des places portuaires partout dans le monde et sur les réalisations aux frontières de la ville et du port.

Le centre de documentation

Centré sur les possibilités et exemples de reconversion d'espaces portuaires délaissés aux frontières de la ville et du port, il rassemblera une **documentation internationale** sur ce sujet. Des développements futurs sont prévus dans tous les domaines où des actions en synergie Villes et Ports sont envisageables.



Gênes

Les expertises

Villes & Ports lance des expertises sur des **thèmes précis** à vocation internationale intéressant ses adhérents. Des dossiers seront ainsi réalisés permettant de "faire le point" sur des sujets divers comme par exemple pour 1989 :

- la question des **relations institutionnelles** Villes - Ports - Etats en Europe.
- les transferts de **domanialité** d'espaces portuaires délaissés et leurs incidences financières.
- la question des **fonctions internationales** des villes portuaires induites par l'activité des ports et de leurs applications économiques.
- un recensement des **filières de formation** en liaison avec le déplacement des places portuaires.

Par ailleurs, les contacts multiples et privilégiés avec la presse spécialisée assurent la promotion de l'Association et de ses activités.

Des professionnels

Les Chambres de Commerce et d'Industrie

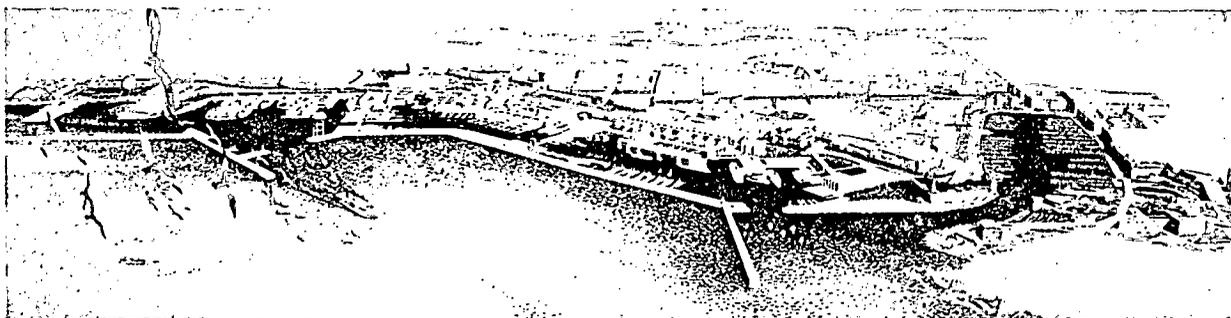
Partenaires indispensables des ports, des villes et des entreprises, moteur du dynamisme économique, les Chambres de Commerce et d'Industrie cherchent à développer de nouvelles relations économiques **dans un contexte toujours plus international**.

Villes & Ports recueille les réflexions et les projets sur les développements économiques possibles aux frontières de la ville et du port. L'Association permet ainsi aux Chambres de Commerce et d'Industrie de **s'informer** pour **développer des actions spécifiques** dans le contexte particulier **d'une place portuaire internationale**.

Les professionnels de l'aménagement ; les "developers"

L'intégration de l'outil portuaire dans la ville, la **réhabilitation** des espaces portuaires délaissés, l'**aménagement** des zones d'activités urbano-portuaires : autant de défis d'aujourd'hui et de demain à relever pour les **professionnels** de l'architecture, de l'urbanisme, de l'aménagement et les "developers". Les idées foisonnent partout dans le monde.

Villes & Ports peut apporter à ces professionnels, toujours à la recherche de nouveaux débouchés pour leur savoir-faire, les idées pour les réalisations de demain, **les contacts multiples** avec les autres partenaires concernés Ville ou Port, les exemples de réalisations qui ont déjà contribué à améliorer la qualité de la vie et le dynamisme économique des places portuaires qui ont su **innover**.



Marseille

Les entreprises

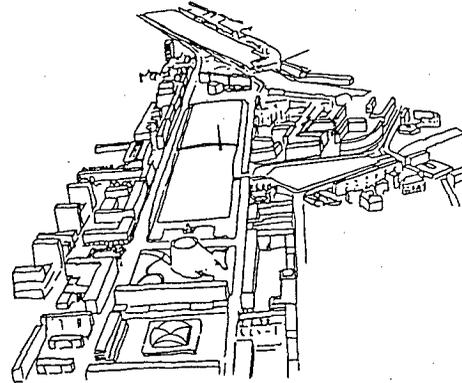
Les entreprises qui réalisent les projets définis par les ports et les villes, de même que celles qui travaillent en liaison constante avec l'activité portuaire dépendent étroitement des perspectives d'avenir des places portuaires. **Connaître les évolutions possibles** pour réagir de façon **dynamique**, c'est le défi permanent que doivent affronter tous ceux qui sont liés économiquement aux places portuaires

Pour eux aussi, **Villes & Ports** peut contribuer à **faciliter les prises de décisions** qui s'imposent face aux mutations prévisibles de l'outil portuaire et à l'évolution des fonctions et des besoins urbains. L'**Association Internationale Villes et Ports** peut également les aider à se **positionner sur le marché international**.

Les ports de toutes dimensions.

Ports de commerce bien sûr, mais aussi ports de pêche voire même ports de plaisance, ils ont souvent à résoudre des problèmes de restructuration de leur outil et cherchent à évoluer au sein de la communauté portuaire internationale.

Villes & Ports leur offre l'occasion de **se faire connaître** mais leur donne aussi la possibilité de développer les **dialogues avec la ville** et d'échanger des idées nouvelles propres à dynamiser leurs circuits économiques traditionnels.

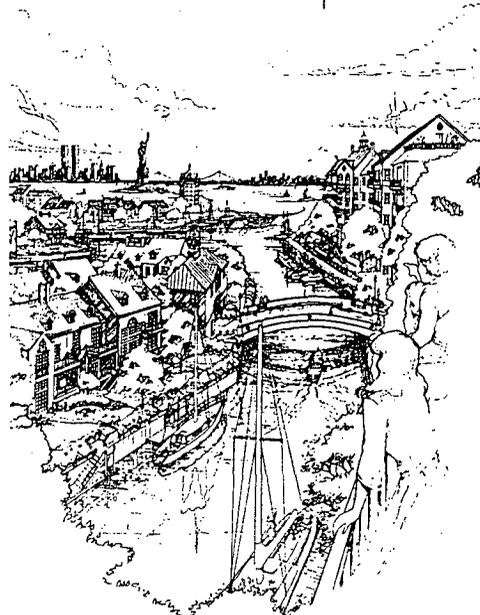


Le Havre

Les villes : des métropoles internationales aux petites villes littorales.

Toutes cherchent à utiliser au mieux leur vocation portuaire à la fois pour satisfaire aux **impératifs économiques** et améliorer toujours plus la **qualité de la vie** de leur population.

Villes & Ports leur offre la possibilité de **confronter leurs expériences** en matière de réaménagement des espaces portuaires abandonnés par exemple, mais aussi en ce qui concerne les **possibilités de liaisons et de développements économiques en synergie avec le port**. Les **rencontres** avec les professionnels portuaires et ceux de l'aménagement et de l'urbanisme sont porteurs de **multiples possibilités nouvelles** pour le développement des fonctions urbaines de demain.



New York

Les régions portuaires.

Une place portuaire dynamique dans l'armature urbaine, économique et régionale est **un atout de poids** pour la région. La promotion de la région passe aussi par celle de son ou de ses ports qui constituent des **ouvertures privilégiées** sur le monde.

Villes & Ports en cherchant à promouvoir la place portuaire et ses multiples possibilités, permet ainsi **la valorisation internationale** de la région portuaire dans son ensemble et des entreprises qui y sont associées.

Un outil au service de ses adhérents

La structure juridique et administrative

Villes & Ports est une association régie par les textes législatifs français du 1er Juillet et du 16 Août 1901. Ses **statuts** ont été publiés au Journal Officiel de la République Française le 31 Août 1988. L'Association est dirigée par un **Conseil d'Administration** de 24 membres maximum, élus pour 2 années par l'assemblée générale.

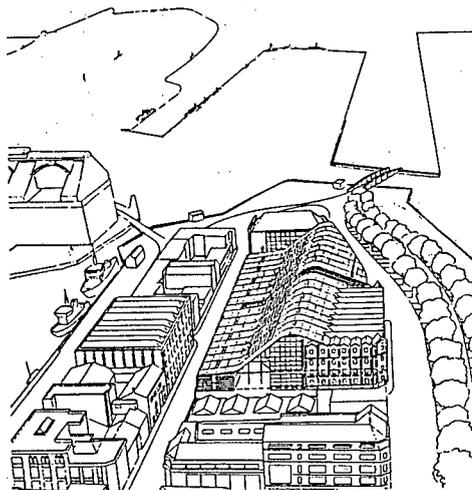
L'équipe technique

Légère, elle sera constituée à terme, d'un Délégué Général, de 2 Chargés de Mission et d'une secrétaire. Elle répondra aux deux objectifs de **Villes & Ports**

- développer et multiplier les contacts et les échanges
- recueillir et diffuser l'information

Les ressources

Elles sont, pour l'essentiel, **constituées par les cotisations des membres actifs**. A celles-ci peuvent s'adjoindre des subventions et le produit des activités menées par l'Association pour la poursuite de son objet social.



Dunkerque

Les adhérents et leur rôle

Comme toute association dynamique, le bon fonctionnement de **Villes & Ports** dépendra d'une **participation active de ses adhérents** qui seront sollicités par l'équipe technique. Les informations sur l'évolution des cités portuaires ainsi recueillies seront diffusées dans le bulletin de liaison et donneront lieu à des communications lors des rencontres internationales.

Villes & Ports, c'est aussi un lieu de rencontre pour la communauté scientifique internationale qui réfléchit à l'avenir des places portuaires. Aussi, pour traiter certains sujets plus techniques ou plus ponctuels, **Villes & Ports** dispose d'un **réseau de correspondants internationaux** qui sont des universitaires, des chercheurs, des entreprises et organismes divers mais aussi d'autres associations ou des publications traitant des thèmes privilégiés par l'association.

Bien sûr, ce sont **les adhérents à Villes & Ports** qui seront les meilleurs **ambassadeurs de l'Association dans les diverses places portuaires mondiales**. Leurs démarches permettront de rassembler toujours plus d'adhérents, pour élargir toujours plus le champ des **connaissances** et multiplier les **contacts** au sein de **Villes & Ports**.

Si vous aussi vous souhaitez compter votre ville, votre port, votre organisme parmi les adhérents à **Villes & Ports**, nous vous engageons à nous contacter au siège de l'Association :

24, rue Lord Kitchener
76600 LE HAVRE
Téléphone : 35 42 78 84

Tenu au Havre, le forum Villes et ports débouche sur la création d'une association

(De notre correspondant au Havre). — Le premier forum *Villes et ports* a abouti à la décision de créer une association ayant pour but de poursuivre les travaux entrepris les 27-28 janvier au Havre où elle aura son siège. Cette association sera notamment chargée d'organiser le prochain forum dans une grande cité portuaire européenne. Barcelone et Gênes sont d'ores et déjà candidats.

Avant que le rideau ne tombe sur une rencontre qui promet d'être la première d'une série, M. Jean-François Carrez, délégué à l'Aménagement du territoire et à l'action régionale, a félicité les congressistes d'avoir « bien fait ressortir les deux aspects des politiques qui ont permis, de 1965 à aujourd'hui, de créer des ports modernes ».

Cette politique portuaire constante, réaffirmée depuis 1965, par les gouvernements successifs, s'est caractérisée par :

— le renforcement de trois sites : la Basse-Seine, Marseille-Fos et Dunkerque, seuls susceptibles d'offrir au trafic des marchandises diverses sous sa forme moderne (conteneurs et trafic roulier) un niveau de services comparable à celui des grands ports internationaux;

— le développement raisonnable des ports moyens et secondaires dans des créneaux spécifiques;

— l'accompagnement des besoins en approvisionnement (énergie et matières premières) ainsi que des outils de réparation navale.

Cette politique portuaire s'est doublée d'une logique d'aménagement du territoire et de décentralisation industrielle, prenant appui sur le développement des grandes industries « sur l'eau » pour favoriser les implantations industrielles et reconverter les régions maritimes, notamment de la façade Atlantique.

Au prix d'un effort d'investissement soutenu de l'Etat (1 000 MF par an en moyenne sur les V^e, VI^e et VII^e plans) la politique ainsi menée s'est traduite par un changement d'échelle complet de notre système portuaire. Ainsi, entre 1950 et 1976, le trafic assuré par les ports français est passé de 48 à 298 Mt. De grandes zones industrielles portuaires ont été aménagées avec un potentiel de 40 000 hectares et des efforts ont

été engagés pour moderniser et rendre plus efficaces les organismes portuaires et les différentes professions concernées, avec des succès, il est vrai, inégaux.

Le délégué à l'Aménagement du territoire pouvait alors affirmer : « l'aménagement des ports a été une grande œuvre de la période qui se termine aujourd'hui sous nos yeux ».

Le rapprochement de deux logiques

Dans quel sens doit désormais s'exercer l'effort collectif? Le CIAT du 13 avril 1987 l'a indiqué. L'effort doit porter sur la compétitivité portuaire et le rattachement des ports aux grands réseaux de transports terrestres qui irriguent l'Europe. Pour ce qui concerne les routes, le CIAT a pris des mesures qui doivent largement remédier aux insuffisances de rattachement par le raccordement routier et autoroutier de la façade Atlantique au reste de l'Europe par des liaisons transversales.

Cependant il faut prendre conscience du fait que le rapprochement de deux logiques, ports et villes, est devenu indispensable pour bâtir des cités modernes. Economies portuaires et économies urbaines sont de plus en plus imbriquées. Le développement des services aux entreprises portuaires et tout particulièrement les nouvelles fonctions commerciales appellent des bureaux, des centres d'affaires, des commerces de proximité intimement insérés dans le tissu urbain. Des relations directes s'établissent entre les quartiers portuaires et le centre ville. L'appareil de production portuaire concerne désormais toute la ville. La création de services hautement spécialisés, qui assurera davantage de compétitivité des ports, comme un centre de commerce international, un téléport, des bureaux intelligents ou une plate-forme multimodale se-

ront localisés indifféremment dans l'enceinte portuaire ou en ville selon les opportunités foncières. Leurs stratégies de communication et leur image de marque seront désormais communes.

L'élaboration des documents d'urbanisme

Au-delà de cette approche théorique des deux logiques portuaires et urbaines maintenant en symbiose, M. Carrez a donné quelques conseils d'ordre pratique : « Cette solidarité entre la ville et le port entraîne une mise en commun de documents d'urbanismes qui planifient leur avenir : schéma directeur d'aménagement, les POS doivent s'adapter aux mutations économiques, aux changements d'affectation de zone comme aux décisions rapides de la loi du marché. Cela appelle plus de flexibilité et de souplesse dans nos règles d'urbanisme et de classement des zones portuaires, avec une recherche difficile et complexe de la mixité des fonctions urbaines ».

Le « patron » de la DATAR a de la sorte fait écho à cette remarque lancée la veille par le secrétaire d'Etat à la Mer, M. Ambroise Guellec : « les difficultés administratives et juridiques ne manquent pas dans le vaste programme de réaménagement des espaces portuaires désertés ».

L'expérience de ce réaménagement n'est-elle pas déjà une réalité? M. Carrez l'a confirmé en ces termes : « la politique en faveur des zones de conversion a concerné de nombreux ports avec notamment la suppression des zones portuaires délaissées, la réhabilitation des friches industrielles et la recherche de nouvelles vocations pour des espaces mis en réserve foncière. C'est dire l'importance de la politique menée en matière de friches portuaires ».

La réutilisation des friches

C'est autour de cette politique qu'ont tourné les travaux des carrefours. D'accord en ceci avec le délégué à l'Aménagement du territoire, Mme Madeleine Brocard, professeur de géographie à l'Université du Havre, a relevé que les ports et les villes présentent des profils d'activité de plus en plus semblables. Mais les espaces délaissés par les ports en quête d'eaux plus profon-

des et plus accessibles doivent-ils être récupérés par la résidence, ou la fonction tertiaire? L'exemple des Docklands qui couvrent quelque 2 500 ha d'ouest en est le long de la Tamise, depuis que le port de Londres s'est en quelque sorte décroché de Tower-Bridge pour rejoindre Tilburg, montre qu'un mélange de résidence et de tertiaire peut fort bien donner aux friches leur nouvelle physionomie, quelques activités industrielles légères s'ajoutant à ce mélange ainsi plus composite. D'ailleurs M. Jacques Charlier, chercheur à l'Institut de géographie de l'Institut catholique de Louvain, voit l'émergence d'une quatrième vague d'industrialisation dans les pays du nord-ouest européen. A Anvers, près de 500 ha sont attribués à la filière de la pétrochimie fine. « Une brise portante » se met à souffler de nouveau dans les ports, selon la jolie expression de l'intervenant.

Au terme de son raisonnement, M. Charlier conseille de « résister à la voracité des urbains ». Car où traiter les trafics retrouvés? Des friches pourront être certainement revitalisées dans le but de correspondre aux exigences de navires de faible et de moyenne taille.

M. Charlier se désolé que les Royal Docks de Londres — la partie la plus en aval de l'ancien port — aient été désaffectés pour cause de mauvais climat social. Ils représentaient un formidable outil technique pour l'exploitation de navires mixtes, conventionnels et porte-conteneurs. Le trafic existait. Il est parti ailleurs.

Quantité d'idées ont été jetées dans le débat à l'occasion des carrefours qui ont occupé l'essentiel de la durée du forum. Les unes au niveau des grandes stratégies de développement et d'aménagement; les autres à celui des données simples de terrain, tout au moins en apparence. Sur ce second niveau mettons les données de l'environnement mises en évidence par MM. Alain Robinne, architecte et Dominique Rohmer, directeur de l'Agence régionale de dévelop-

pement de Haute-Normandie. Les implantations d'entreprises répondent à des critères parmi lesquels les données de l'environnement prennent le dessus. L'extraordinaire essor des ports de plaisance qui apportent une réponse au « délaissement portuaire » est un élément favorable pour de nouvelles implantations.

Des moteurs du développement régional

Du strict point de vue de l'aménageur, chaque cité portuaire doit être regardée comme un moteur du développement régional avec les grands équipements en place ou en projet : le TGV, le tunnel sous la Manche, l'autoroute des Estuaires. Ces grands ensembles régionaux que sont le bassin Le Havre-Rouen-Paris, le littoral Dunkerque-Calais-Boulogne appuyé sur Lille, le triangle Fos-Aix-Marseille appellent « une réflexion et des schémas directeurs d'aménagement à la taille européenne où chaque ville lutte dans sa catégorie, se complète et coopère dans un réseau de complémentarités », a encore déclaré M. Carrez.

« Il importe maintenant que chaque cité portuaire précise sa vocation, définisse un projet de ville (comme on dit un projet d'entreprise) avec un objectif à atteindre, un plan de communication, un calendrier à l'échéance 1992 et 2000 ».

C'est vraisemblablement à Barcelone, l'an prochain, que ces consignes seront suivies dans le cadre communautaire. La capitale de la Catalogne qui est aussi le premier port d'Espagne est un bon exemple de dialogue entre ville et port. Souhaitons qu'entre temps un gros effort d'information soit effectué auprès des municipalités pour qu'elles prennent pleinement part à ce dialogue.

Outre la diffusion des actes du forum du Havre, un questionnaire sur certaines des réflexions qui y ont surgi est susceptible d'avoir l'effort mobilisateur souhaité.

Association Villes et Ports

Comme nous l'annoncions récemment l'assemblée constitutive de l'Association Villes et Ports s'est tenue à Paris sous la présidence de M. Antoine Rufenacht, député de la Seine Maritime assisté, notamment, de M. Claude Prouvoyeur, sénateur, maire de Dunkerque.

Contactés sur les suites à donner au 1^{er} FORUM « Villes et Ports » bon nombre de congressistes ont insisté d'abord sur le fait que, au Havre, des contacts ont été établis, des problèmes ont été posés, des pistes à suivre ont été évoquées. Le principal intérêt du 1^{er} Forum a, pour beaucoup, résidé dans l'aspect contact et présentation d'exemples.

En conséquence, les deux objectifs prioritaires de l'association sont :

l'organisation de nouvelles rencontres :

- autres forums permettant, comme le premier une multiplicité de communications (expositions, conférences, débats, articles et communications, contacts individuels),
- colloques thématiques plus limités en nombre de participants (et donc moins onéreux) pour approfondir, entre techniciens, tel ou tel point particulier.

Selon leur forme, ces rencontres ne s'entendent que dans la mesure où il s'agit de faire le point sur les avancées dans le domaine de l'« urbanisme portuaire » pour les premières, de travailler en profondeur et de provoquer ces avancées pour les secondes. Ces « apports » peuvent être des recherches de type universitaire ou des exemples de procédure d'aménagement ou de réalisation.

La collecte et la diffusion d'exemples d'opérations d'urbanisme portuaire.

Ceci apparaît indispensable à tous, au niveau européen au moins, au niveau mondial dans certains cas et contient en germe l'idée d'un service documentaire dynamique, c'est-à-dire recherchant les informations, les traitant puis les diffusant aux membres de l'association. La diffusion pourrait se faire, soit lors des « rencontres », soit par des articles et l'édition d'une revue.

Les domaines de l'intervention

De l'avis de tous, « l'urbanisme portuaire » est un domaine nouveau qu'il est nécessaire d'investir pour donner aux cités portuaires les meilleures chances. En effet, alors que problématiques urbaines et portuaires avaient toujours été étroitement imbriquées, on a assisté depuis une quarantaine d'années à leur dissociation. Celle-ci est due, outre les problèmes liés aux structures administratives de certains pays, à des données économiques : la multiplication des tarifs et l'accueil d'énormes unités de transformation de matières premières.

Il est apparu que pour de multiples raisons, dont d'ailleurs plusieurs d'ordres économiques, le développement, le rayonnement du port est aujourd'hui inséparable de celui de sa ville.

Il faut que villes et ports réapprennent à travailler ensemble, se donnent des objectifs communs, inventent des procédures de façon à doter l'entité ville-port d'une véritable identité et de permettre à la cité portuaire de conserver, voire reconquérir, des fonctions de commandement.

De façon plus concrète, et comme cela fut plusieurs fois souligné, se posent simultanément :

- le devenir des espaces portuaires obsolètes, espaces sensibles situés à la frange des ports et des villes. Ils disposent d'un potentiel important mais dont il ne faut pas sous estimer les difficultés de leur utilisation que sont la définition de la stratégie (la meilleure c'est-à-dire offrant à terme la plus grande possibilité de valorisation de la cité portuaire), les questions complexes de domanialité, le choix des acteurs et les problèmes de financement.
- l'avenir des zones industrialo-portuaires, réserves foncières permettant une rapidité d'adaptation face aux mutations de l'économie mondiale mais dont la gestion à court et moyen terme demande une démarche nouvelle axée notamment sur l'amélioration du cadre de vie et la mixité des usages et des fonctions dans un espace portuaire.

L'aménagement du territoire, au niveau national mais aussi européen, est également au centre des préoccupations. La réponse de l'Europe aux défis mondiaux ne peut raisonnablement aboutir en un coûteux sur-équipement; il convient donc d'envisager une « Europe des ports » où la concu-

rence serait moins vive, la concertation et la complémentarité plus fortes de façon à pouvoir peser au niveau mondial. Il ne faut pas omettre également les avantages qualitatifs capables d'attirer des activités.

En d'autre terme, l'Europe devrait présenter un réseau de ports complémentaires et structurant un arrière pays; des cités portuaires qui tiendraient leur place dans l'Europe des cités.

Les actions immédiates

Compte tenu des points de vues exprimés, soit lors du Forum, soit après, un très large consensus se dégage sur trois actions principales à confier dès à présent à l'association :

- défricher le maquis des textes juridico-institutionnels qui lient les Villes et leurs Ports;
- mettre au point un service documentaire permettant la réutilisation d'espaces portuaires délaissés par le trafic et la gestion des secteurs restés naturels, confier à la ville et au port de Barcelone le soin d'organiser un 2^{ème} Forum en 1989.

L'Assemblée a enfin débattu de questions internes : composition du Conseil d'administration représentatif de toutes les parties concernées, taux des cotisations, siège social (Le Havre), réunions.

Le Forum des 28 et 29 janvier a permis l'édition d'une brochure « Actes du Forum Villes et Ports » présentant les textes de toutes les interventions. On peut se le procurer auprès de l'ADEPRHA, 24 rue Lord Kitchener 76600 Le Havre - tél. 35-21-25-44 -

Mr. Hugues Morissette
General Director
Secrétariat de la mise en valeur du Saint-Laurent
385 Grande Allee Est
Quebec (Quebec) G 1R 2H8
Province du Quebec
Canada

Barcelona, Sept. 13th. 1989

Sir,

As Chairman of the Organizing Committee, I address myself to you to request your participation as a speaker in the Second International Congress on Cities and Ports. It will be held at the Congress Palace in Barcelona on December 13th., 14th. and 15th. 1989. It is organized by both the International Association of Cities and Ports and The Autonomous Port of Barcelona, and sponsored by the Spanish Ministry of Public Works and Town Planning, the Generalitat de Catalunya (Autonomous Government of Catalonia) and the Barcelona City Council.

1- The Congress will comprise various Plenary Sessions and Work Groups. The Programme Committee has selected the following subjects to be presented at the Plenary Sessions:

S.1 Planning and dynamics to change the port-city connection.

The different ways to incorporate social priorities in the planning process. Analysis of political, institutional and urban planning implications of redeveloping urban ports.

S.2 Reorganization projects for Urban Ports.

Developing new functions in obsolete port areas. Planning, design and architectural value of the projects.

S.3 Strategic and Operative Management of Urban Ports.

The framework of the economic synergy between port and city. Key management and financing techniques employed in major urban port projects.

For each of these subjects, case studies will be presented on different Urban Ports.



Puerto Autónomo de Barcelona

Being aware that the three subjects are closely interrelated, and in order to generate a specific approach on each one of them, these subjects will be covered by different cities. The Programme Committee has selected and distributed the cities as follows:

- S.1 Toronto, New York and Rotterdam.
- S.2 Barcelona, Hamburg, Montreal and Copenhagen.
- S.3 Amsterdam, Dunkirk, and Kobe.

At the end of each subject presentation, the speakers will meet in a panel to debate over all the case studies presented.

- 2- We would wish your presentation to centre itself on a regional approach related to the redevelopment waterfront policies going on in the St. Laurent area.
- 3- Within the same framework as the Sessions and Work Groups, and in the same Congress Palace, there will be a series of supporting events, namely:
 - a) a Commercial Exhibition: "The Waterfront Development Exhibition", where promoters related to these operations will offer their products and services.
 - b) an Exhibition of Plans and Projects already carried out or still underway in urban ports.
- 4- The expected attendance is of 600 top qualified delegates: representatives of governmental institutions, politicians and experts from City Halls, port authorities, town planners and architects, members of the Chambers of Commerce, etc.
- 5- The main objectives of the Congress are:
 - 1.- To improve the potentiality of non-governmental "International Association of Cities and Ports" to network on an international scale. This Association was founded in 1988 at Le Havre, on the occasion of the I Forum Villes et Ports.
 - 2.- To elaborate a series of conclusions which can serve as basis for further discussions in other forums, e.i. the 17th Conference of the International Association of Ports and Harbours (I.A.P.H.), to be held in Spain in 1991.

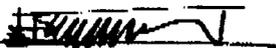
Puerto Autónomo de Barcelona

3. To discuss and, if pertinent, approve, a Declaration project elaborated by representatives of all the different sectors attending the Congress, so that this Declaration may be presented to the international associations on local, maritime and port affairs, and in this way contribute to warn international public opinion on the importance of the changes that are underway in urban ports.
- 4.- Last but not least, to be the launching platform of a new bimonthly specialized magazine, that will be edited by Port Development International under the name of Docklands Development International.
- 6- Should your agenda allow you to be in Barcelona during the days of the Congress, please notify us immediately of your agreement to attend. You will then receive formal invitations from the Mayor of Barcelona and the President of the Port of Barcelona.

Up to today, we have received the acceptance of Mr. E. Zeidler from Toronto, Mr. H. Cobb and Mr. L. Cantallops for Barcelona, Mr. T. Koolhaas from Rotterdam, Mr. J. Utzon from Copenhagen, Mr. E. Kossak from Hamburg, Mr. M. Gariépy from Montreal, Mr. A.W. Oskam from Amsterdam, Mr. J.L. Delecluse from Dunkirk, Mr. Kashihara from Kobe. The key-note speech will be held by the French Minister of Transport, Urban Development, and Sea, Mr. Michel Delebarre. We also expect the attendance of a representation from the United Nations, C.E.E. and I.A.P.H. (International Association of Ports and Harbors) as observers.

We are expecting the definite Programme to be completed by the end of September, in order to have it printed and distributed worldwide during October.

I wish to thank you ever so much for your interest and attention to this matter, and hope that you will be able to accept our invitation.



Luis Carreño
Chairman of the Organizing Committee
Second International Congress on Cities and Ports



Québec, le 26 octobre 1989

Monsieur Jean-Marc Bard
Sous-ministre
Ministère des Transports
700, boul. St-Cyrille Est
29e étage
Québec (Québec)
G1R 5H1

Objet: Participation du Québec au Deuxième Congrès
Villes et Ports qui se déroulera à Barcelone
les 13, 14 et 15 décembre 1989.

Monsieur le Sous-ministre,

Nous avons reçu récemment une invitation à participer, à
titre de conférencier, au congrès international
mentionné plus haut.

L'Association internationale Villes et Ports, mise sur
pied au Havre au début de 1988, est en voie de devenir
un organisme important, au niveau mondial, en matière
des politiques qui régissent les relations entre les
villes et leurs ports. Il s'agit d'un Forum de haut
niveau international dont le Québec est encore absent
malgré l'importance de nos grands ports pour notre
économie et notre position stratégique sur l'axe de
commerce Saint-Laurent Grands Lacs.

Nous avons ici l'occasion d'entrer par la grande porte
dans cette organisation. Monsieur Léonce Naud, de notre
Secrétariat, a développé ces dernières années une solide
crédibilité précisément dans le domaine auquel se
consacre l'Association Villes et Ports. Il a suivi de
près, en notre nom, l'évolution des relations entre les
villes et les milieux portuaires en Amérique du Nord et
en Europe, accordant une attention particulière au cas
des grandes villes portuaires québécoises, notamment

24 NOV. 1989



Québec et Montréal. Le sujet de son intervention: "Québec, une ville historique et son port" suscite beaucoup d'intérêt autant chez les organisateurs de la Conférence que chez les autorités du port de Québec, qui y voient entre autres une occasion d'une solide publicité dans un milieu qui compte.

C'est pourquoi j'ai accepté qu'il soit inscrit, à titre provisoire, comme conférencier à la Session I: "Planification et dynamique des transformations des rapports entre le port et la ville", le mercredi, 13 décembre prochain.

Les cérémonies d'ouverture seront présidées par le maire de Barcelone, le président du port de Barcelone et le président de l'Association internationale Villes et Ports. Ce dernier, monsieur Antoine Rufenacht, est également président de l'Association nationale des Elus du Littoral (ANEL) avec laquelle nous maintenons des relations suivies dans le cadre de notre propre conférence annuelle des villes riveraines du Saint-Laurent et des Grands Lacs.

De plus, lors de mon passage récent à Paris, j'avais l'occasion d'évoquer, en présence de représentants de la Délégation générale du Québec et de madame Breda Pavlic, responsable du bureau de l'UNESCO à Québec, une éventuelle conférence, à Québec, en 1990 ou 1991, devant porter sur "Les villes du patrimoine mondial et leurs ports". Madame Pavlic (UNESCO) et monsieur Jean René (Délégation générale du Québec à Paris) ont convenu que l'idée méritait d'être sérieusement considérée. Notre participation au congrès de Barcelone nous permettrait de raffermir le réseau de contacts nécessaires à l'organisation éventuelle de cet événement.

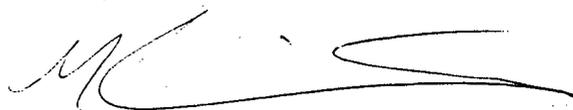
Pour ces raisons, je crois que la présence de monsieur Léonce Naud, conseiller au Secrétariat à la mise en valeur du Saint-Laurent, serait des plus désirables au Deuxième Congrès Villes et Ports.

Les frais prévus sont de l'ordre de 1 600 dollars (billets de type Super-Apex en basse saison).

Monsieur Jean-Marc Bard

3

Espérant que vous autoriserez la présente, je vous prie de croire, Monsieur le Sous-ministre, à mes sentiments les meilleurs.

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'H. Morrisette', with a long horizontal flourish extending to the right.

HUGUES MORRISSETTE
Directeur général

p.j.



2
S E G O N
C O N G R E S
I N T E R N A C I O N A L
C I U T A T S
I P O R T S

QUÉBEC : UNE VILLE HISTORIQUE ET SON PORT

Association internationale Villes et Ports

BARCELONE, ESPAGNE - DÉCEMBRE 1989

QUÉBEC: UNE VILLE HISTORIQUE ET SON PORT

par Léonce NAUD

En Amérique du Nord, le développement du nautisme, des croisières et des activités récréatives reliées aux plans d'eau suscite un intérêt croissant envers l'aménagement du littoral urbain, surtout lorsqu'il donne sur un cours d'eau de l'importance du fleuve Saint-Laurent.

Un aménagement en bordure d'un canal, d'une rivière ou d'un fleuve peut améliorer grandement la qualité de vie pour un grand nombre - mentionnons l'exemple bien connu du canal Rideau à Ottawa -, ou encore résulter en un désastre de béton comme dans le cas d'une partie de la rivière Saint-Charles, qui coule dans la ville de Québec. Par ailleurs, plus le cours d'eau est en général vaste, majestueux et dépollué, plus il suscitera la convoitise publique et privée.

Au Canada, la juridiction sur les grands ports relève en général du gouvernement national, appelé aussi gouvernement fédéral. Vers le début des années '70, ce gouvernement, riche de terrains portuaires "excédentaires" qu'il possédait en propre, présenta d'ambitieux projets de réaménagement urbain dans plusieurs villes du pays, notamment à Toronto, Montréal et Québec. Le nouveau ministère fédéral des Affaires urbaines faisait valoir son intention d'assumer désormais un leadership en matière d'aménagement des villes, domaine qui était resté jusqu'alors de juridiction des Provinces. La propriété de terrains portuaires à l'époque plus ou moins désaffectés lui en donnait l'occasion. C'est ainsi que l'aménagement des plus importantes "friches portuaires" en milieu urbanisé au Québec, soit celles de Montréal, Trois-Rivières et Québec, fut dominé entièrement par les décisions adoptées au niveau du gouvernement fédéral du Canada. Le gouvernement du Québec, les administrations municipales, les administrations portuaires proprement dites, les milieux maritimes, ont donc été, à toutes fins pratiques, exclus du processus de planification des secteurs portuaires historiques. Quant au public en général, les réactions négatives à certains projets furent telles qu'il a réussi souvent à se faire

entendre, même si son avis fut rarement sollicité spontanément.

A Québec, ville du Patrimoine mondial de l'UNESCO, cité portuaire sur le fleuve Saint-Laurent, un secteur réduit mais stratégique, situé entre le vieux quartier et le fleuve, a ainsi fait les frais d'un "urbanisme expérimental" qui a englouti plus de 130 millions de dollars des taxes des contribuables canadiens, avant de laisser apparaître de grandes faiblesses tant au niveau architectural que financier. Il appert à posteriori que le choix de créer un "quartier urbain modèle", et plus tard un "marché festivalier" à l'américaine, entre le fleuve et la vieille ville, ont été des erreurs fondamentales, de même qu'oublier de tenir compte de la rigueur du climat et de la vocation maritime du lieu.

Vers 1980, une véritable frénésie immobilière s'empara des autorités fédérales et plusieurs bâtiments au style architectural apatride s'élevèrent sur des terrains acquis à même le fleuve, en remblayant notamment un ancien bassin. On rompit ainsi le contact entre le quartier portuaire et le fleuve par une obstruction quasi-totale des vues du fleuve vers la ville basse et vice-versa. L'approche d'aménagement était analogue à celle qui fut rejetée à temps à Montréal. Notons que l'option d'un "développement" immobilier extensif du rivage urbain est également remise en question à Toronto par la Commission Royale d'enquête sur l'avenir du secteur riverain, présidée par l'Honorable David Crombie.

LE MYTHE DU "QUARTIER URBAIN MODÈLE"

Le mythe fondamental qui a animé la "philosophie" de la Société étatique immobilière mise sur pied pour "développer" le vieux port était la croyance qu'il fallait ériger, entre la ville historique et le fleuve Saint-Laurent, un "quartier urbain modèle", qui servirait d'exemple au reste de la ville. Aujourd'hui ce mythe est largement dépassé, la ville elle-même, plus précisément le vieux Québec historique, ayant été déclaré en quelque sorte ensemble urbain modèle par l'UNESCO. En fait, nous avons appris par expérience qu'il faut y aller avec beaucoup de précautions quand on décide d'installer quoi que ce soit devant un tableau de Maître, comme le sont souvent nos quartiers historiques:

en général, les gens ne tardent pas à se plaindre qu'ils aimeraient mieux avoir une bonne vue sur le tableau...-

VERS UN NOUVEAU PLAN D'AMÉNAGEMENT

Depuis deux ans, plusieurs groupes (75) de citoyens réunis dans une Coalition pour la sauvegarde du vieux port ont demandé au gouvernement canadien un moratoire sur le transfert à l'entreprise privée des terrains portuaires, l'arrêt de la construction de "portominiums" sur les quais, et des audiences publiques. Le printemps dernier, le gouvernement du Canada mit sur pied un modeste Comité consultatif, avec un mandat analogue à celui de l'importante Commission royale d'enquête qui étudie actuellement l'avenir du littoral urbain de Toronto.

(Vous me permettrez ici une courte digression. Sans minimiser en quoi que ce soit l'intérêt et les efforts de nos amis Américains en matière de "waterfronts", en particulier le "Waterfront Center" à Washington et le "Center for the Great Lakes" de Chicago, à mon avis, à l'heure présente, en Amérique du Nord, il se trouve deux cités en particulier où l'on assiste à un regain d'effort créateur en matière de littoraux urbains: ce sont Toronto et Montréal, les deux grandes villes rivales des provinces d'Ontario et du Québec, au Canada. A Toronto d'abord, où l'approche environnementale imprègne pour la première fois, à ma connaissance, une réflexion officielle sur l'avenir d'un secteur riverain urbain; à Montréal ensuite, où un ministre fédéral vient de proposer d'enlever d'énormes quais construits au début du siècle, qui constituent à l'heure actuelle un formidable no man's land entre le Vieux-Montréal et le fleuve Saint-Laurent... et un aimant prodigieux pour les "développeurs").

Revenons maintenant à Québec, où, tout comme à Montréal et à Toronto, les audiences publiques tenues en mai dernier ont dégagé une écrasante majorité en faveur de garder le front fluvial totalelement public, ouvert sur le fleuve et sur la ville, et centré sur la vocation maritime à caractère touristique, récréatif et éducatif. De plus, plusieurs ont souligné la nécessité de procéder - avant tout autre développement - à la confection d'un nouveau plan d'aménagement pour l'ensemble du vieux port, plan qui respecte cette fois

- entre autres -, les recommandations de l'UNESCO concernant la sauvegarde des ensembles historiques. Des élections municipales récentes ayant totalement renouvelé le personnel politique à l'Hôtel de Ville, des changements fondamentaux dans l'optique d'aménagement du vieux port de Québec sont désormais possibles à ce niveau également.

UNE ÉCOLE MILITAIRE À L'OMBRE DE L'UNESCO ?

Dernièrement, le ministère canadien de la Défense a tout simplement proposé, sans la moindre étude d'impact, d'occuper tous les bâtiments du vieux port avec une école militaire, pour former des équipages de dragueurs de mines. En plus d'admirer le Fleuve et la Ville, de prendre le temps de relaxer et de se divertir, la foule pourra observer de près les cadets à l'entraînement, un tel spectacle étant censé favoriser le recrutement de Québécois dans la Marine... - On peut d'ores et déjà s'attendre à ce que les citoyens s'opposent à se voir privés de la jouissance tranquille d'un site extraordinaire, devenu dans les faits un parc public. M. Pierre Larochelle, professeur à l'École d'architecture de l'Université Laval, eut ce mot avec les militaires: "Non seulement vous arrivez alors que la guerre est finie, mais vous ne semblez même pas savoir où se situait le champ de bataille!" -

En pratique, l'établissement d'une École de guerre maritime à cet endroit priverait la région d'importantes retombées économiques associées aux croisières-excursions et au tourisme fluvial. Cette nouvelle industrie, en train de naître à Québec, accroît déjà l'attrait de la Capitale, ville touristique. Or, le secteur géographique où ce nouveau type de tourisme peut prendre pied est très réduit, et s'étend le long de la vieille façade maritime, pour la simple raison que c'est là que se trouve la clientèle. Quais et bassins doivent donc être gardés disponibles en priorité pour les activités commerciales de croisières, la grande et la petite, celle d'aujourd'hui et surtout celle de demain.

CONCLUSION

A Québec, la saga de l'aménagement du littoral urbain est donc en plein développement. Elle met aux prises fondamentalement d'un côté l'intérêt public, de l'autre des intérêts privés ou corporatifs, fussent-ils militaires. Dans le passé, nous nous serions évité bien des ennuis si nous avions suivi une circulaire émise en 1975 par l'Etat français, relative à la politique foncière dans les ports. M. Giraud, de la Direction des Ports et Voies navigables, en avait fait état lors du premier Forum Villes et Ports, tenu au Havre en 1988:

"C'est la permanence de la fonction "transport" (maritime ou fluvial), ou plus généralement de la vocation portuaire, qui constitue le critère de gestion fondamental, l'utilisation et l'aménagement du patrimoine foncier devant lui être subordonnés, dans le souci de conserver à ce patrimoine sa pleine valeur d'usage pour la collectivité."

M. Giraud ajoutait: "L'existence même des ports suppose qu'ils aient été convenablement protégés par la nature des choses contre l'investissement de circonstance."

DES LEÇONS À TIRER ?

Nos modestes débats Québécois nous ont-ils appris quelque chose?

1) Premièrement: quand on confie à quelques personnes des pouvoirs de satrapes dans un secteur de la Ville, il ne faut pas s'étonner de les voir se conduire par la suite... comme des satrapes!

2) Deuxièmement: à Québec, à Montréal et à Toronto, à chaque fois qu'on a demandé au public ce qu'il désirait vraiment (je parle ici de vraies audiences publiques, pas d'une opération de mise en marché d'un projet déjà choisi par les autorités), on assista à la fin de la plupart des grandes visions mises de l'avant par les experts, souvent de "renommée internationale".

3) Troisièmement: l'eau a un effet calmant et reposant: "l'excitation", les "marchés festivaliers" et le commerce de détail semblent mieux fonctionner au centre-ville.

4) Quatrièmement: dans un port, le développeur à favoriser, ne serait-ce pas avant tout l'armateur? Bref, là où il y a de l'eau, donner priorité au développement qui flotte, le bateau plutôt que le condo!

5) Enfin, pour rendre agréables à vivre les secteurs urbains péri-portuaires, je suggère qu'on y consacre autant d'études, de planification et d'argent à satisfaire les besoins des enfants que ceux des voitures.

Deuxième Congrès international Villes et Ports

Barcelone, Espagne

Le 13 décembre 1989.



Rapport préliminaire

Participation du
Secrétariat à la mise en valeur du Saint-Laurent
à la
Deuxième conférence internationale Villes et Ports
Barcelone, 12 au 16 décembre 1989

1. L'allocution prononcée à Barcelone a été fort bien accueillie, et a suscité de très nombreuses demandes de renseignements supplémentaires concernant tant le sujet abordé que la situation des relations Villes-Ports en général au Canada, notamment à Montréal et à Toronto.
2. La décision de l'Association internationale Villes-Ports de tenir un congrès en dehors de l'Europe est désormais prise, et le Québec possède de bonnes chances de pouvoir l'accueillir en 1993.
3. Offre fut faite au Secrétariat à la mise en valeur du Saint-Laurent non seulement d'entrer dans l'Association Villes-Ports à un coût fortement révisé à la baisse, mais également que le Secrétariat fasse partie du Conseil d'administration de cette Association internationale actuellement en expansion (siège social au Havre).

4. Le soussigné a accepté une invitation de la Mairie et du Port du Havre à l'effet de consacrer quelques jours de travail avec des responsables locaux, au Havre, ce qui fut fait au début de janvier 1990 aux frais du soussigné. Ces sessions ont permis également d'approfondir les relations avec le Président et le Directeur de l'Association Villes-Ports, soit respectivement MM. Antoine Rufenacht et Olivier Lemaire.
 5. Au Havre également, a été finalisée la coordination pour le stage au Québec de Madame Chantal Sayaret, chercheur au Centre interdisciplinaire de recherches en transports et en affaires internationales de l'Université du Havre.
 6. Suite à l'allocution prononcée à Barcelone, le soussigné a reçu une invitation ferme du directeur du Port d'Anvers (Belgique) pour participer à titre de conférencier à un Symposium sur la mise en valeur du vieux port d'Anvers, organisé par la ville d'Anvers et la Royal Flemish Society of Engineers.
- * Les notes ci-dessus comme préliminaires, le rapport définitif sera disponible sous peu.

Léonce Naud

Léonce Naud
Conseiller

Téléphone: 643-7788



Le Havre, le 10 Janvier 1990

CENTRE INTERDISCIPLINAIRE DE RECHERCHES
EN
TRANSPORTS
ET EN
AFFAIRES INTERNATIONALES

Monsieur le Directeur Général,

Dans la foulée du 21ème Congrès International Villes et Ports qui s'est déroulé à Barcelone en Décembre dernier, je souhaite engager une recherche sur l'interface Ville de Québec, Port de Québec durant l'été prochain. Ce congrès a contribué à démontrer l'enjeu d'un tel sujet.

Connaissant d'une part, l'intérêt du gouvernement du Québec pour le secteur maritime, vous rappelant par ailleurs, la communauté d'intérêts des rives de la Seine et du Saint Laurent, soulignée par un protocole d'accord signé le 19 Septembre 1986, je me propose de vous présenter mon projet de recherche et de solliciter votre appui en vous demandant de bien vouloir me préciser le soutien financier et administratif dont vous pourriez accompagner ma démarche.

Je vous remercie de l'attention que vous voudrez bien porter à ma requête et vous prie de croire, Monsieur le Directeur Général, à l'assurance de ma considération:

Chantal SAYARET

1990 JAN 19

20 rue de St E Ademe
76 600 Le Havre



CENTRE INTERDISCIPLINAIRE DE RECHERCHES
EN
TRANSPORTS
ET EN
AFFAIRES INTERNATIONALES

OBJET DE LA RECHERCHE : Relations Ville-Port

Il existe un décalage légitime entre espace administratif et espace maritime = une ville, un port ont chacun des logiques de fonctionnement propres. Mais leur priorité est la même, liée à l'économie, s'analysant en termes de stratégie commerciale pour un port, de préoccupation d'emplois pour la ville.

A partir du moment où un port ne peut plus être qu'un simple lieu de transbordement de marchandises, mais plutôt un pôle d'attraction dans la circulation internationale, il ne suffit plus qu'un port soit un outil technique performant. Le développement portuaire devient le produit d'une synergie associant divers partenaires, administratifs en particulier.

Une dynamique portuaire s'inscrit donc dans un environnement administratif qui se doit d'être conscient des intérêts maritimes étant donné l'importance de l'enjeu économique.

A partir de là ma recherche peut se définir par les trois étapes suivantes :

- 1°) Repérage des partenaires publics du jeu maritime : municipalités^{municipalités} régionales de comtés (M.R.C.), communautés urbaines, sociétés régionales de promotion économique type OMDEQ, gouvernements supérieurs, institutions maritimes et portuaires.*

2°) Lecture de leurs juridictions respectives confrontée à une perspective de développement lié au maritime.

3°) Analyse des atouts et des blocages issus de la structure administrative de ces institutions et de leur pratique, face à une synergie nécessaire.

CADRE ET METHODE DE LA RECHERCHE

Le cadre : Le port de Québec et son environnement administratif immédiat.

La méthode : - recherche bibliographique, indispensable à la connaissance des institutions, accompagnée de la consultation de divers spécialistes.

- consultation des acteurs de la place portuaire.

Un séjour de 2 mois durant l'été 90 (Juillet et Août) sans prétendre épuiser le sujet peut contribuer à une prise de conscience "maritimiste" des différents partenaires contactés car ils sont tous concernés par cet enjeu économique.

CHANTAL SAYARET

Chercheur en Droit public au Centre Interdisciplinaire de recherches en Transports et en Affaires Internationales (C.I.R.T.A.I.) de l'Université du Havre.

TRAVAUX REALISES

- *Communication au Congrès Européen des ports, Interports 88 - LE HAVRE - 7-8-9 Avril 1989.*

" Priorité d'une dynamique régionale dans le développement portuaire "

- *Communication au colloque international de Rouen "L'Homme et l'eau " 4-5-6 Novembre 1989. Institut pluridisciplinaire d'Etudes Canadiennes.*

" Organisation administrative des ports canadiens = de l'utilisation de la déconcentration pour une politique portuaire dynamique "

- *Rapport pour le Port Autonome du Havre et le Ministère de la Recherche et de la Technologie - Mars 1989 -*

" Structures administratives et projets d'Estuaire : le cas du Saint Laurent et de la Seine "

1°) Evolution de l'organisation administrative portuaire au Canada : de la centralisation à une relative autonomie.

2°) Emergence d'une "maritimisation" régionale au Québec.

3°) Perspectives d'Estuaire pour la Normandie

- *Communication au deuxième Congrès international Villes et Ports - 13-14-15 Décembre 1989 à Barcelone.*

" De la spécificité du tissu administratif à une synergie visant à donner une impulsion à un projet de développement économique, social et culturel "



Association Internationale Villes et Ports International Association Cities and Ports

LE PRESIDENT,

Le Havre, le 29 Janvier 1990.

Monsieur le Directeur Général,

L'Association Internationale Villes & Ports dont les deuxièmes assises ont eu lieu en Décembre dernier à Barcelone, cherche à réunir les différents partenaires acteurs de l'évolution des villes portuaires.

L'une de nos missions est de favoriser le développement des recherches et études sur les relations villes-ports et leurs conséquences en matière d'urbanisme, d'aménagement de l'espace et de développement économique.

J'ai été récemment informé que Madame Chantal Sayaret, professeur à l'Université du Havre et, par ailleurs, membre du Conseil Scientifique de notre association, entreprenait une étude sur les relations entre la Ville de Québec, le port et leur environnement administratif et institutionnel.

Ce travail qui fait suite à d'autres travaux sur les relations villes-ports, me paraît tout à fait intéressant et je ne peux que soutenir cette initiative qui fera progresser la connaissance sur les villes portuaires.

.../...

Monsieur Hugues MORISSETTE
Directeur Général
Secrétariat à la mise en valeur
du Saint Laurent
Gouvernement du Québec
385, Grande Allée Est
QUEBEC, CANADA G1R 2H8

Sachant que Madame Sayaret doit partir au Québec l'été prochain, je vous serais très reconnaissant de bien vouloir lui faciliter, dans la mesure de vos possibilités, son travail de recherche.

Vous en remerciant par avance et en espérant de fructueux échanges d'informations entre le développement des villes portuaires du Québec et celles de la Normandie, je vous prie de croire, Monsieur le Directeur Général, en l'assurance de mes sentiments les meilleurs.



Antoine RUFENACHT
Ancien Ministre
Député de Seine Maritime

LE HAVRE, le 24 janvier 1990



**FACULTÉ DES
AFFAIRES INTERNATIONALES**

25, rue Philippe Lebon
B.P. 420 - 76057 LE HAVRE Cédex
Tél. : 35 22 95 45

LE DOYEN
FACULTE DES AFFAIRES
INTERNATIONALES

à

Monsieur le Directeur Général
Secrétariat de la Mise en Valeur
du St Laurent organisme gouvernemental

Monsieur le Directeur Général,

Je me permets de m'adresser à vous pour vous recommander très chaleureusement Mme Chantal SAYARET qui envisage de poursuivre ses recherches au QUEBEC dans le domaine du Droit Portuaire.

Mme SAYARET est une enseignante de qualité qui rédige une thèse de Doctorat sous ma direction sur le Statut Comparatif des Ports. Une mission au Québec lui serait en conséquence particulièrement utile.

En vous remerciant très vivement à la suite que vous pourrez donner à Mme SAYARET, je vous prie d'agréer, Monsieur le Directeur Général, à l'expression de mes sentiments dévoués.

LE DOYEN

P. GELARD





URGENT

Québec, le 20 mars 1990

Monsieur Jean A. René
Directeur de la Coopération
Délégation générale du Québec
66, rue Pergolèse
76116 Paris
FRANCE

Objet: stage au Québec de madame Chantal Sayaret, de
l'Université du Havre.

Monsieur le directeur,

Veuillez trouver ci-joint un dossier relatif à un stage que doit effectuer prochainement au Québec madame Chantal Sayaret, professeur à la Faculté des Affaires internationales de l'Université du Havre et membre du Conseil Scientifique de l'Association internationale Villes et Ports.

Sa recherche portera sur l'interface entre un port et une ville, soit le Port de Québec et son environnement administratif immédiat. Compte tenu du calendrier universitaire, le stage est prévu durant les mois de juillet et août prochains. Côté France, madame Sayaret est hautement recommandée tant par son Université que par l'importante Association internationale Villes et Ports. Côté Québec, son projet suscite un vif intérêt, les responsables tant des milieux maritimes qu'urbains prenant de plus en plus conscience des grands progrès qui doivent être réalisés dans ce domaine. Enfin, un Protocole signé en 1986 prévoit justement développer des échanges "se fondant sur la communauté d'intérêt des rives de la Seine et du Saint-Laurent" (copie jointe). Le stage au Québec de madame Sayaret nous apparaît donc à la fois nécessaire et opportun.

Le Secrétariat à la mise en valeur du Saint-Laurent entend assumer les frais de séjour (logement) pour la durée du stage. En ce qui a trait aux titres de transports, je suggère que le dossier soit acheminé dans les meilleurs délais au Bureau Québec du ministère des Affaires étrangères, pour qu'il puisse y être traité en temps utile.

.../2

Les recherches déjà effectuées par madame Sayaret ont déjà eu un impact certain au niveau de la collaboration Québec-France dans un domaine de pointe, celle des "problèmes frontaliers" entre le maritime et l'urbain. Nous ne doutons pas que son séjour à Québec ne donne une nouvelle impulsion à ce secteur des plus prometteurs, aux implications économiques considérables de part et d'autre.

Je vous remercie à l'avance de votre efficace collaboration. Veuillez agréer, monsieur le directeur, l'expression de mes sentiments les plus distingués.

ORIGINAL SIGNE PAR

HUGUES MORRISSETTE
Directeur général

p.j.

c.c. Monsieur Claude Roquet
Directeur France - M.A.I. (Québec)



Québec, le 3 avril 1990

Monsieur Claude Roquet
Directeur général
Direction France, 1er étage
1225, Place George V
Québec (Québec)
G1R 4Z7

Monsieur le Directeur général,

Vous trouverez ci-joint, pour votre information et celle de vos services, copie d'un dossier relatif à un stage que doit effectuer l'été prochain au Québec Madame Chantal Sayaret, de l'Université du Havre.

Monsieur Hugues Morrissette a déjà remis ce dossier à Monsieur Denis Brière, à la Délégation de Paris, afin qu'il vérifie la possibilité que le Ministère français des Affaires étrangères prenne en charge les titres de transport, tandis que notre Secrétariat verra aux frais de séjour.

Compte tenu de l'expertise de Madame Sayaret dans un domaine qui nous intéresse vivement, soit celui des problèmes "frontaliers" entre le maritime et l'urbain, et de sa connaissance de la scène portuaire canadienne, nous ne doutons pas que son séjour parmi nous ne donne une bonne impulsion à un secteur de pointe, aux implications économiques considérables.

J'apprécierais que la personne qui suit ce genre d'échanges dans votre Ministère me donne un coup de fil, question d'assurer une coordination rapide au besoin.

... 2

Monsieur Claude Roquet

2

Veillez agréer, Monsieur le Directeur général,
l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Léonce Naud

Léonce Naud
Conseiller

Tél: 643-7788
Télécopieur: 646-9959

c.c. M. Hugues Morrissette
Relations extra-ministérielles M.T.Q.
M. Denis Brière



Québec, le 22 juin 1990

Monsieur Hugues Morrissette
Directeur général
Secrétariat à la mise en valeur
du Saint-Laurent
385, Grande-Allée Est
Québec, P.Q.
G1R 2H8

OIBET: Stage de madame Chantal Sayaret (France) au Québec

Monsieur le Directeur général,

En réponse à l'intérêt que vous manifestiez, dans votre lettre du 20 mars dernier à monsieur Jean-A. René, pour la réalisation du stage de madame Chantal Sayaret au sein de votre organisme, il me fait plaisir de vous informer que le ministère des Affaires étrangères (MAE) de France a consenti à défrayer le titre de transport international de madame Sayaret, compte tenu que le Secrétariat à la mise en valeur du St-Laurent s'est engagé à assumer ses frais de séjour pour la durée de son stage.

Cette prise en charge par le Secrétariat, selon les précisions additionnelles fournies par monsieur Léonce Naud dans sa lettre du 20 juin à monsieur Denis Brière, de la Délégation générale du Québec à Paris, s'entend comme l'allocation de 1350 \$ par mois à l'intéressée pour son logement, ses repas et ses déplacements internes.

.../2

...2

Je vous fournirai les coordonnées d'arrivée de madame Sayaret dès que m'en informera le MAE de façon à ce que vous puissiez procéder à son accueil, tel qu'il est d'usage dans le cadre de ce type d'échanges.

Veillez agréer, Monsieur le Directeur général, l'expression de mes sentiments les meilleurs.



RAYMOND GAUTHIER
Conseiller en relations
internationales

RG/lr

c.c. Diane Charland, DGF
Denis Brière, DGQP
Léonce Naud

1990 JUN 29



Québec, le 20 juin 1990.

Monsieur Denis Brière
Attaché de coopération
Délégation du Québec
Paris

OBJET: frais de séjour dans le cas de
la mission au Québec de Madame
Chantal Sayaret.

Cher collègue,

Suite à une demande en ce sens, la présente a pour but de clarifier la question de la prise en charge des frais de séjour de la mission ci-haut mentionnée.

Dans une lettre de M. Hugues Morrissette à M. Jean René en date du 20 mars 1990, on peut lire: "*Le Secrétariat à la mise en valeur du Saint-Laurent entend assumer les frais de séjour (logement) pour la durée du stage*". Compte tenu que depuis lors, cette mission a été acceptée dans le cadre de la coopération franco-québécoise, nous acceptons volontiers d'ajouter une allocation/nourriture. Quant aux déplacements, il a toujours été entendu qu'ils sont à la charge de notre Secrétariat. Le tout signifie que nous défraierons les frais de séjour de cette mission selon la norme en vigueur au sein de la coopération, soit \$ 1350.00 (CAN) tout compris par mois (logement, nourriture, déplacements).

La coordination est déjà effectuée là-dessus avec M. Raymond Gauthier, de la Direction France des AFINTER, et j'ai obtenu l'accord du Directeur-général du Secrétariat, M. Hugues Morrissette.

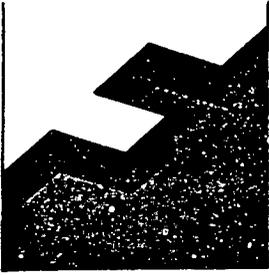
N'hésitez pas à me rejoindre pour tous détails additionnels.

Léonce Naud

Léonce NAUD
Conseiller principal

Télécopieur: 418 - 646-9959.

c.c. M. Hugues Morrissette
M. Raymond Gauthier.



Association Internationale Villes et Ports
International Association Cities and Ports

LES NOUVEAUX VISAGES DU SECTEUR RIVERAIN.

LES PERSPECTIVES D'UNE ASSOCIATION EUROPEENNE.

JACQUES J. CHARLIER

Chercheur qualifié FNRS - Institut de Géographie
Université catholique de Louvain
Louvain-la-Neuve - Belgique

QUATRIEME CONFERENCE INTERNATIONALE DES MAIRES RIVERAINS
DU SAINT-LAURENT ET DES GRANDS LACS
MILWAUKEE - WISCONSIN - MAI 1990

LES NOUVEAUX VISAGES DU SECTEUR RIVERAIN.

LES PERSPECTIVES D'UNE ASSOCIATION EUROPÉENNE.

Je me trouve aujourd'hui dans une position à la fois délicate et privilégiée pour vous entretenir des problèmes particuliers des fronts urbano-portuaires, joliment dénommés "waterfronts" de ce côté de l'Atlantique, tels qu'ils sont perçus en Europe. Il devrait s'agir là d'un éclairage complémentaire intéressant par rapport aux raisons qui ont motivé votre participation à cette conférence.

Position délicate, car j'avais initialement prévu d'assister à cette sympathique manifestation dans le plus parfait anonymat, simplement pour m'informer de l'état de cette importante question aux Etats-Unis et au Canada, ne connaissant guère que les situations, plutôt particulières, des ports de Québec et de Montréal que j'ai étudiés dans un passé récent.

Position privilégiée également, car il se fait, ainsi qu'il vous a été indiqué dans la présentation, que je suis membre du Conseil d'administration d'une Association Internationale dénommée "Villes et Ports" qui s'est récemment constituée pour étudier, entre autres, les problèmes spécifiques des rapports entre les acteurs urbains et portuaires dans le remodelage actuel de l'interface ville-ports. Parti d'Amérique du Nord, le phénomène a désormais un caractère quasi universel.

Certes, Toronto, Boston, Baltimore et San Francisco offrent les exemples les plus achevés des mutations ayant conduit à la naissance de véritables nouveaux pôles d'animation urbaine là où accostaient autrefois les navires.

Les réalisations souvent remarquables qui y ont vu le jour ont puissamment contribué à la relance des centres-ville adjacents, dont les citoyens ont pu se réappropriier les berges - ou du moins une partie de celles-ci - dont les installations portuaires leur barraient précédemment l'accès. Mais il n'y a plus là de monopole nord-américain, et les opérations de ce type se sont multipliées en Australie et en Europe, de sorte que des comparaisons intercontinentales s'imposent en vue d'un enrichissement mutuel.

En Australie, je citerai surtout l'exemple du vieux port de Sydney, dont le célébrissime opéra n'est qu'un des éléments de la renaissance urbaine récente qui laisse augurer de ce qui pourrait se passer à Melbourne si la candidature de cette ville pour l'organisation des Jeux Olympiques d'été en 1996 est rencontrée, car il est prévu que le village olympique prenne place dans la partie des anciens docks proches du centre-ville. Ceci m'amène à évoquer le cas de Barcelone, où se tiendront les Jeux de 1992 et où le vieux port est en plein remodelage pour donner, à cette occasion, un nouveau visage à la métropole espagnole. Je connais d'autant mieux le cas de Barcelone que l'Association Internationale Villes et Ports y a précisément tenu son deuxième congrès en décembre dernier et que j'étais l'un des conférenciers invités, comme Monsieur Léonce Naud, Conseiller au Secrétariat québécois à la Mise en Valeur du Saint-Laurent, à qui je dois de me retrouver devant vous.

De Barcelone, je voudrais élargir mon propos à l'Europe ou du moins à la partie de celle-ci que je connais le mieux, c'est-à-dire les rivages de la Mer du Nord, avant de revenir, dans la seconde moitié de mon intervention, sur l'Association Internationale Villes et Ports à propos de laquelle je vous apporterai davantage de précisions. Pour ouvrir cette première partie de l'exposé, je ne puis faire autrement que de traiter en priorité l'exemple de Londres et du redéveloppement de ses quelque 2500 ha de docklands tombés en léthargie entre 1960 et 1980 du fait des mutations des transports maritimes. Amorcée au bassin Sainte-Catherine, la

renaissance de ce chancre de délériction est en train d'acquérir un aspect tout à fait spectaculaire à l'Ile aux Chiens sous l'impulsion d'un développeur bien connu de ce côté de l'Atlantique, puisqu'il s'agit d'Olympia & York. A moyen terme, viendra le tour des Docks Royaux, où a déjà pris place un STOLPORT édifié entre deux anciens bassins parallèles et d'où sont assurés des vols sur des destinations proches comme Paris, Bruxelles, Rotterdam et Amsterdam.

Ceci montre bien que la conversion des anciens espaces portuaires ne doit pas inéluctablement s'opérer au profit des activités urbaines ou récréatives, mais qu'une certaine place peut y demeurer pour la fonction transports. Dans nombre de cas, l'accueil des navires à passagers, paquebots et ferries reste concevable et va dans le sens du maintien d'une certaine animation maritime très recherchée de la nouvelle clientèle qu'on s'efforce d'attirer en ces lieux. A défaut, la localisation d'un musée maritime, tel que celui, très complet de Rotterdam, peut également continuer à faire souffler un semblant de vent du large sur les quais désertés. Dans des circonstances plutôt exceptionnelles, le redéveloppement à des fins purement portuaires peut cependant s'avérer préférable, ainsi qu'en attestent les exemples du Grand Bassin à Gand, du complexe du Bassin Albert à Anvers, du Waalhaven à Rotterdam ou, plus près de nous, le projet de "recyclage" du terminal Richmond au port de Halifax.

Mais il ne s'agit là que de contre-exemples à une tendance générale qui voit les ports s'effacer peu à peu face aux villes conquérantes. Par rapport à la situation nord-américaine, un élément original dans le contexte nord-européen est que nombre de ports sont municipaux, c'est-à-dire gérés par la ville, directement ou par l'intermédiaire de régies. C'est tout particulièrement le cas des établissements dits du "Delta d'Or", une puissante conurbation portuaire allant d'Amsterdam à Gand en passant par Rotterdam et Anvers, dont le trafic cumulé est de l'ordre de 450 millions de tonnes. Ceci pose en termes différents la question des rapports entre les acteurs, puisqu'ils sont en

théorie partenaires institutionnels plutôt qu'antagonistes. Et là où un système administratif différent prévaut, par exemple en France avec les Ports dits Autonomes, une certaine harmonie s'observe également, puisque des représentants de la ville et de la région se retrouvent au Conseil d'administration. C'est par exemple le cas à Marseille, le plus important des ports méditerranéens couplé à une ville d'un million d'habitants, où le Maire participe activement aux délibérations de ce Conseil d'administration.

L'Association internationale Villes et Ports

Un autre exemple de climat positif dans les relations entre un port et sa ville-support est celui du Havre, où est précisément née l'Association Villes et Ports, dans la foulée d'un forum qui s'y est tenu en janvier 1988. Organisée par le Conseil Régional de Haute Normandie, qui avait perçu le caractère porteur du thème du secteur riverain, cette manifestation a réuni quelque 350 participants, essentiellement français. Devant son succès et au vu des défis ainsi révélés, il a été décidé de mettre en place un cadre permanent plus formel sous la forme d'une association de droit français, mais aux ambitions internationales ainsi qu'en atteste la dénomination bilingue retenue: Association Internationale Villes et Ports - International Association of Cities and Ports.

Celle-ci doit beaucoup aux efforts déployés par un Elu normand, Monsieur Antoine Rufenacht, ancien Ministre et actuellement Député du Département de Seine Maritime, qui a été tout naturellement porté à la présidence de Villes et Ports. Le siège de l'association a été fixé au Havre, une cité portuaire largement ouverte sur l'étranger, où est basée une modeste cellule permanente que dirige un Délégué Général, Monsieur Olivier Lemaire.

L'objectif poursuivi par Villes et Ports est double. En premier lieu, il s'agit de créer une structure de liaison de type associatif réunissant en son sein des partenaires aussi

divers, mais également aussi complémentaires que les ports, les villes et leurs élus, les collectivités locales et territoriales, les chambres de commerce et d'industrie, les professionnels de l'urbanisme et de l'aménagement, ainsi que les multiples organismes et entreprises concernés. Dès le départ, une place particulière a été réservée aux universitaires et autres scientifiques, dont certains représentants se retrouvent au Conseil d'administration, ainsi qu'au travers de la mise en place récente d'un comité international d'orientation. Pour la communauté scientifique, le thème a un attrait tout particulier car il se situe à une nouvelle frontière de l'urbanisme, de l'économie et de la géographie, ainsi que l'a très bien montré un séminaire international organisé en novembre 1987 à l'Université de Southampton et auquel ont participé plusieurs collègues américains et canadiens. A tous ceux qu'une réflexion théorique intéresse, assortie de nombreuses études de cas, je profite de cette tribune pour signaler que les Actes sont disponibles sous la forme d'un ouvrage paru en 1988 chez Belhaven Press et intitulé "Revitalising the Waterfront - International Dimensions of Dockland Redevelopment", édité par les Docteurs Hoyle, Pinder et Hussain.

Multiplier les contacts entre ces diverses entités et personnes cherchant toutes à valoriser la place portuaire est donc le premier objectif de Villes et Ports. Pour développer et faire fructifier les réflexions et les échanges, il faut connaître les réalisations et les projets qui concourent aux futurs développements des places portuaires. Réunir et diffuser les informations utiles à ces développements est tout naturellement le second objectif de l'association. Il s'agira ainsi de répondre à trois questions, que je poserai dans les termes suivants:

- le port est-il encore une chance pour la ville qui l'abrite?
- la ville reste-t-elle le partenaire et le soutien indispensable du port?
- l'évolution nécessaire de l'outil portuaire et les exigences du développement urbain sont-elles encore compatibles?

En effet, les villes et les ports, loin de se tourner le dos, évoluent ensemble et l'outil économique formidable que constitue un port, du moins là où il s'agit d'un établissement plurifonctionnel de bonne stature, a de plus en plus besoin des fonctions urbaines. Toutefois, si le principe de la complémentarité ne soulève guère de doutes, force est de constater que les logiques et les évolutions propres à chacune des deux entités que sont une ville et son port restent souvent divergentes, faute, peut-être, d'une meilleure concertation propre à révéler et à développer les intérêts communs.

Pour assurer sa mission, l'Association Internationale Villes et Ports dispose actuellement de trois principaux moyens, avec tout d'abord un centre de documentation encore embryonnaire, mais qui sera développé, avec ensuite des publications dont quelques rapports déjà réalisés sur certains thèmes précis ainsi qu'un Bulletin de Liaison bilingue et enfin avec l'organisation, en association avec un comité local, de manifestations internationales. J'ai déjà mentionné les deux premières d'entre elles, tenues au Havre en janvier 1988 et à Barcelone en décembre 1989, dont les Actes sont encore ou seront bientôt disponibles. Dès à présent, je puis vous signaler que le troisième forum aura lieu à Gênes en 1991 sur le thème "Ports et Villes, concurrence ou complémentarité dans le développement économique". Par ailleurs, des études ont été lancées, dont en particulier une en collaboration avec l'International Association of Ports and Harbours, en vue de recenser et d'analyser les espaces portuaires délaissés à travers le monde et les réutilisations possibles.

Cet ambitieux programme s'appuie sur de nombreux contacts avec la presse générale ou spécialisée, dont "Docklands Development International" à Londres et le "Journal de la Marine Marchande" à Paris qui s'avèrent de précieux relais. Comme toute association vivante, Villes et Ports compte aussi beaucoup sur la participation active de ses adhérents, français ou étrangers, qui sont ses ambassadeurs dans les diverses villes portuaires du monde. C'est pourquoi je n'ai pas hésité à répondre à l'invitation qui m'a été faite de vous présenter aujourd'hui la jeune association qu'est encore Villes et Ports, qui attend beaucoup de contacts internationaux comme celui-ci et des adhésions qui s'ensuivront, pour servir au mieux ses membres, présents et futurs, et plus généralement les intérêts des communautés urbaines et portuaires.

LISTE DES MEMBRES DE VILLES & PORTS

Les villes de BORDEAUX
 BOULOGNE SUR MER
 BREST
 CHERBOURG
 DIEPPE
 DUNKERQUE
 LE HAVRE
 LORIENT
 MARSEILLE
 NICE
 PARIS
 ROUEN
 SAINT NAZAIRE
 NANTES

Les ports de AJACCIO
 BARCELONE (Espagne)
 BORDEAUX
 BILBAO (Espagne)
 CALAIS
 DUNKERQUE
 LE HAVRE
 PARIS
 ROCHEFORT SUR MER
 ROUEN
 SANTANDER (Espagne)
 STRASBOURG

Les Communautés Urbaines de

 LYON
 CHERBOURG

La Région de HAUTE NORMANDIE

La Chambre de Commerce et d'Industrie du HAVRE

.../...

Les Organismes suivants :

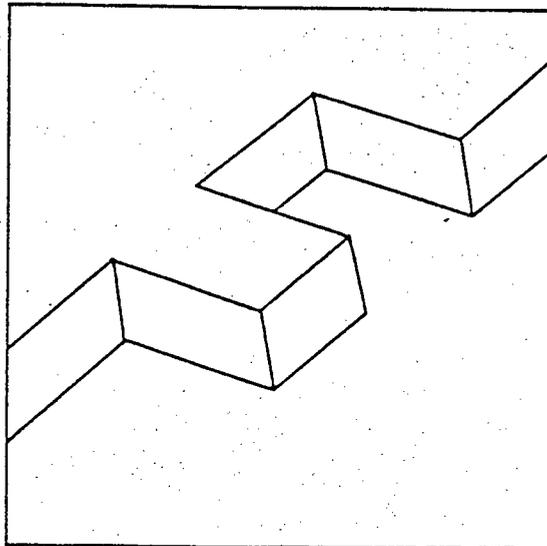
- * A T A U B - Architecte
- * Atelier 9 - Architecte
- * Atelier François Spoerry - Architecte
- * BETEREM : Bureau d'études pour l'urbanisme et l'équipement de la région méditerranéenne
- * BOUYGUES - B.T.P.
- * Caisse des dépôts et consignations - Rouen
- * Campenon Bernard - B.T.P.
- * C.G.M. : Compagnie Générale Maritime
- * Direction Départementale de l'Equipement du Finistère
- * S.A. E.M.C.C. : Entreprises morillon corvol courbot
- * Fédération des Chambres Syndicales du Bâtiment et des travaux publics
- * Groupe Chegaray/ De Chalus - Assureur Maritime
- * GTM Entrepouse - B.T.P.
- * Institut d'aménagement de Bordeaux
- * Institut Français de la Mer
- * SEMADER : Société d'Economie Mixte d'Aménagement de Développement et d'Equipement de la Réunion
- * SEERI Société d'Aménagement
- * SOFRACIM S.A. Société d'Aménagement
- * Société Générale - Banque
- * LANCTUIT Société d'Aménagement
- * Société SOFRESID
- * Spie Batignolles - B.T.P.
- * SPIRALE Architecte

LISTE DES CORRESPONDANTS DE Villes & Ports

Monsieur Thierry BEAUDOUIN	- Chargé de Recherche au C.N.R.S.
Madame Madeleine BROCARD	- Professeur C.I.R.T.A.I.
Monsieur J. F. CARREZ	- Délégué Général DATAR
Monsieur O. CHANTEREL	- Association Ouest Atlantique
Monsieur Jacques CHARLIER	- Chercheur au FNRS
Mademoiselle COUTEAU	- Professeur C.I.R.T.A.I.
Monsieur Jean DUMINY	- Président de l'INEAA
Monsieur J.F. GAY	- Professeur Université de Rouen
Monsieur Julien GIUSTI	- Chargé de mission à la DATAR
Monsieur HELBERT	- Président de la Fédération Française des Ports de Plaisance
Monsieur Claude JAMATI	- GERSAR
Monsieur F. LE CHEVALIER	- Président honoraire du Port Autonome du Havre
Monsieur F. P. LEROUX	- CAUE de Seine Maritime
Monsieur Gilles LUNEAU	- Reporter Photographe
Mademoiselle N. MALLET	- Agence Régionale de Développement
Monsieur Mario MARTINS	- Conseil de l'Europe
Monsieur Jacques MARCADON	- Professeur Université de Nantes
Professeur B. MERCADAL	- I.D.I.T.
Madame MIGRAINE	- ADEPRHA Le Havre
Madame OCCHIMINUTI	- Espace pour Demain
Monsieur C. PROUVOYEUR	- Sénateur du Nord
Monsieur R. REZENTHEL	- Président de l'Association Droit, Littoral et Mer
Monsieur ROHMER	- Directeur de l'Agence Régional de Développement
Monsieur P. ROUSSELLE	- Entreprise SIVIM
Madame Chantal SAYARET	- Professeur C.I.R.T.A.I.
Monsieur J. TAVERNIER	- Chargé de Mission à la DATAR
Monsieur A. VALLEGA	- Université de Gênes
Monsieur A.C. VIGARIE	- Professeur Université de Nantes
Commandant WIET	- Fédération Française des Ports de Plaisance

2e Congrès International Villes et Ports

BARCELONE 1989



DECLARATION

Nous, représentants des Etats, des régions et des départements, Maires et représentants élus des villes portuaires, dirigeants des Ports, membres de Chambres de Commerce et d'Industrie, Urbanistes, Architectes, et spécialistes en planification, scientifiques et chercheurs; entrepreneurs et promoteurs immobiliers, nous tous participants au second congrès international Villes et Ports; nous nous sommes réunis à Barcelone du 13 au 15 Décembre 1989 répondant à l'invitation de l'Association Internationale Villes & Ports et du Port Autonome de Barcelone.

* Nous voulons manifester notre reconnaissance pour l'hospitalité, l'accueil cordial et le support efficace dans l'organisation et la logistique de la manifestation que nous avons reçus de la ville et du port de Barcelone, du Gouvernement Autonome de la Catalogne et du Ministère des Travaux Publics et d'Urbanisme.

* Ayant analysé en profondeur les conditions dans lesquelles se développent les projets d'évolution des fronts maritimes, nous croyons opportun de faire la déclaration suivante:

.../...

PREAMBULE

Les villes portuaires sont connues depuis toujours pour être des centres privilégiés non seulement pour les échanges commerciaux mais aussi pour la diffusion de la culture et des courants de pensées. Ces sites sont constitués d'un tissu social et économique hétérogène et complexe, ouvert aux dynamiques de changement et d'innovation.

Dans toute leur histoire, les villes et leurs ports ont été des structures intimement imbriquées qui ont grandi et se sont transformées ensemble au cours des siècles. Les flux de personnes, de technologie et de marchandises se sont développés en parfaite osmose le long des fronts urbano-portuaires.

Aujourd'hui, l'évolution des transports maritimes et fluviaux liée aux développements de nouvelles techniques portuaires a, peu à peu, amené les ports à rechercher de très vastes espaces, à s'éloigner physiquement des villes. Dans le même temps, les échanges internationaux se sont multipliés et diversifiés. Une synergie ville-port s'avère indispensable entre les capacités techniques portuaires élargies et l'offre du pôle urbain en matière de commerce et de service.

Témoins de ce double mouvement, les anciens quais et bassins contigus aux centre-villes historiques ne répondent plus aux nouveaux impératifs techniques et économiques d'entreposage, de manutention et de transports maritimes. Ces mutations profondes et nécessaires de l'outil portuaire ont entraîné de multiples bouleversements urbains mais aussi sociaux et culturels dans les agglomérations littorales. Les friches portuaires, les mouvements de population témoignent de la multiplicité des problèmes à résoudre.

Inutiles aujourd'hui, les vieux espaces portuaires laissés en friches, peuvent être réutilisés pour des activités urbaines. Souvent ils constituent le moteur d'un réaménagement d'envergure, qui peut permettre la réactivation économique des centre-villes historiques.

Entre les métropoles internationales, la concurrence est rude tant sur le plan économique que culturel. Les villes portuaires ont déjà depuis des siècles une vocation internationale, quelle sera demain leur place sur l'échiquier mondial ?

De plus en plus conscients d'être à un tournant de leur histoire, des Villes et des Ports ont décidé de s'associer et de travailler ensemble pour tirer le meilleur parti de leur spécificité et s'imposer face à la concurrence internationale. Des villes portuaires ont décidé d'évoluer pour accroître leur puissance économique tout en répondant aux aspirations légitimes de leur population en matière de qualité de vie.

Devant ces constatations, les participants au deuxième Congrès Villes & Ports proposent les orientations suivantes :

I

FAIRE FACE AUX DEFIS DE L'INTERNATIONALISATION A TRAVERS LA CONCERTATION

Pour affronter avec succès les nouveaux défis internationaux posés par la circulation des flux de capitaux, de main d'oeuvre, de marchandises et d'informations, les responsables urbains et portuaires devront chercher à développer la concertation et la coopération de leurs institutions respectives.

II

FAVORISER LE DIALOGUE ENTRE LES DIFFERENTS ACTEURS SOCIO-ECONOMIQUES DE LA VILLE PORTUAIRE.

Pour connaître les problèmes et y apporter des solutions adaptées, tous les acteurs du développement des villes portuaires doivent participer et être impliqués dans la réflexion qui doit précéder les processus de transformation et d'évolution.

III

MAINTENIR L'EQUILIBRE NECESSAIRE ENTRE LES INTERETS PORTUAIRES ET URBAINS

Pour sauvegarder les principes de solidarité et d'équité inhérents au développement harmonieux de la ville portuaire il faut s'efforcer de maintenir l'équilibre entre les besoins du secteur portuaire et les intérêts urbains suscités par ces endroits d'exception que sont les fronts maritimes.

IV

INCORPORER DES OBJECTIFS MULTIPLES DANS LES PROCESSUS DE TRANSFORMATION

La mise en valeur des fronts maritimes doit s'orienter vers des objectifs multiples et interdépendants :

a - d'abord, en favorisant les processus de réactivation et d'expansion économique dans leur double aspect urbain et portuaire.

b - ensuite, en contribuant au rééquilibrage urbain ou métropolitain grâce aux nouvelles fonctions de la ville qui peuvent se développer sur les espaces portuaires non indispensables au développement normal du port.

c - enfin, en cherchant à améliorer et à sauvegarder l'environnement de même que la qualité architecturale des projets pour qu'ils constituent des références de valeur pour les nouvelles générations.

V

INTEGRER L'OUTIL PORTUAIRE AU MONDE URBAIN ET FAVORISER LES SYNERGIES ECONOMIQUES

Pour favoriser l'implantation d'entreprises et dynamiser les trafics portuaires, le port et la ville doivent associer plus étroitement leurs efforts. En tant que partenaires, leurs actions doivent conduire à la multiplication et à la diversification des services utiles à la communauté portuaire et à la mise en place d'une promotion de l'entité Ville-Port auprès des investisseurs et des usagers.

VI

DONNER AUX HABITANTS DES VILLES PORTUAIRES UN CADRE DE VIE ATTRACTIF.

Assurer en même temps, dans la concertation et au mieux des intérêts communs des Villes et des Ports, le réaménagement des espaces délaissés par les fonctions portuaires et améliorer par tous les moyens possibles, les conditions d'usage des espaces portuaires, c'est chercher à donner aux populations des villes portuaires un cadre de vie qui réponde à leurs aspirations légitimes.

VII

FAVORISER LA RECHERCHE ET LES ECHANGES D'INFORMATION

Il est nécessaire et urgent de mettre à jour et développer les sources d'information sur l'évolution des villes portuaires et sur les actions de régénérations qui y sont engagées. On favorisera la recherche ainsi que les échanges entre les scientifiques, les professionnels et les organismes concernés qui sont intervenus ou interviennent sur ces évolutions. Ainsi pourront être guidés des choix et des interventions qui s'avèreraient les plus propices aux développements sociaux et économiques des villes portuaires.

VIII

FAIRE CONNAITRE LA SPECIFICITE DES VILLES PORTUAIRES

Pour défendre le poids et la valeur d'une Ville Portuaire auprès des instances politiques régionales, nationales et internationales, les responsables du développement doivent chercher à valoriser auprès de celles-ci les atouts de la ville portuaire sur les plans économiques, sociaux, culturels et de loisirs .

IX

PROMOUVOIR LES ECHANGES INTERNATIONAUX

Favoriser la constitution d'un réseau international de Villes Portuaires concurrentes et complémentaires à la fois , capables de s'associer dans leurs opérations de développement, c'est faire reconnaître des avantages spécifiques aux populations de ces villes et leur permettre d'en bénéficier.

X

RESPECTER L'ECOLOGIE DES MILIEUX FLUVIAUX ET MARITIMES

Faire connaître et respecter la mer et les fleuves sous toutes leurs formes et à travers toutes leurs utilisations possibles; protéger l'environnement et l'écologie marine et les mettre en valeur pour le plus grand profit des acteurs portuaires, urbains et pour celui de chaque citoyen de la mer, tel est le formidable enjeu qui se présente à nous, responsables des villes et ports.

Afin de réaliser toutes ces propositions le Congrès Villes et Ports réuni à Barcelone recommande :

1 - d'accorder la plus large diffusion de cette déclaration pour informer les responsables concernés et l'opinion publique de cette problématique.

2 - de proposer aux Municipalités, Autorités portuaires et Chambres de Commerce des villes portuaires les plus dynamiques, que des groupes de travail se constituent avec la participation de tous les acteurs intéressés pour élaborer une stratégie à l'horizon 2000 dans laquelle s'intégreraient les réalisations et les projets de transformations des fronts maritimes. Le prochain congrès à Gênes devrait permettre d'en tirer les premières leçons.

3 - de demander à l'Association Internationale Villes & Ports de poursuivre son effort de structuration d'un centre de documentation international spécialisé sur ces thèmes.

4 - de solliciter l'Association Internationale Villes & Ports pour qu'elle réalise une enquête internationale pour connaître l'état des projets de reconversion dans les villes portuaires les plus dynamiques en étroite collaboration avec les associations et organismes internationaux qui, grâce à leur spécialisation et leur compétence peuvent contribuer au succès de cette initiative.

5 - enfin, il est demandé aux représentants des organismes internationaux présents au congrès de faire parvenir cette déclaration aux organismes dirigeants de la CNUCED, de la Conférence Permanente des Pouvoirs Locaux et Régionaux du Conseil de l'Europe, de la International Association of Ports and Harbours (IAPH), de la International New Towns Association (INTA).

BARCELONE 15 DECEMBRE 1989

Ce texte a été rédigé à l'issue du Second Congrès Villes et Ports qui s'est tenu à Barcelone les 13, 14 et 15 Décembre 1989. Présenté devant les congressistes par Monsieur Antoine RUFENACHT, Président de l'Association Internationale Villes et Ports, il fût voté et adopté sous cette forme par la quasi-unanimité des présents.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS



QTR A 131 374