

Vers une définition du projet urbain, la planification du réaménagement du Vieux-Port de Montréal

Sabine Courcier
Faculté de l'aménagement
Université de Montréal

Résumé

Qu'entend-on par projet urbain et qu'apporte de nouveau ce concept? Le projet urbain est appréhendé par différents auteurs de manière parfois contradictoire. Et il semble intéressant de synthétiser plusieurs points de vue sur cette démarche planificatrice, afin de participer à sa définition; ceci en montrant les ambitions qui l'animent dans sa capacité de liaison et d'articulation, mais aussi les dérives qui la guettent. Cet article propose une lecture particulière du réaménagement du Vieux-Port de Montréal à travers ce concept. Il s'agit de montrer de quelle façon le gouvernement fédéral a mené une démarche de type projet urbain pour le site portuaire ; ceci par rapport à l'approche ouverte et évolutive qui a été menée, ainsi qu'à la consultation du public, qui ont permis un aménagement respectant le lieu. L'absence de partenariat entre les paliers de gouvernements n'a cependant pas favorisé un approfondissement du projet dans sa relation à l'environnement et il faut déplorer le manque de suivi de celui-ci, ces dernières années.

Mots clés: projet urbain, planification, Vieux-Port

Abstract

What do we mean by « *projet urbain* » and what is new with this concept? *Projet urbain* refers to a European concept of planning which is understood in dissimilar ways by different authors, and it seems interesting to synthetise different points of view to create its

Canadian Journal of Urban Research, Volume 14, Issue 1, Supplement pages 57-80.
Copyright © 2005 by the Institute of Urban Studies
All rights of reproduction in any form reserved.
ISSN: 1188-3774

definition, showing certain dimensions of this concept as well as certain deviations thereof. This paper examines the redevelopment of the Old Port of Montreal within this *projet urbain* concept. We want to show how the federal government has led a *projet urbain* for the port; and how its open and progressive planning, as well as the public's participation, has allowed an intervention which respects the site. However, the lack of collaboration between the various levels of government did not favour the conception of the project with relation to the environment. Finally there is a lack of follow-up on the project.

Key words: projet urbain, old port, planning

Le terme « projet urbain » sous-entend à la fois une opération particulière d'aménagement et un concept très spécifique, une alternative à la planification traditionnelle. Il est alors entendu comme étant une pratique planificatrice ouverte et souple, comme le produit de la rencontre d'acteurs autour d'un territoire. L'apparition de cette notion « participe d'un fantastique processus de retournement des idées qui, depuis trois décennies, a complètement renouvelé les concepts utilisés dans l'aménagement des villes » (Tomas 1998, 17). Ingallina (2001, 3) souligne cependant que la réflexion sur le projet urbain est en cours; « il s'agit d'un concept et d'une manière d'agir en formation qui marquent un moment de transition entre la manière traditionnelle de penser l'urbanisme et une nouvelle approche, moins figée et plus ouverte aux transformations et aux débats ».

Le réaménagement du Vieux-Port de Montréal témoigne d'une opération d'urbanisme majeure pour Montréal et d'un processus de planification qui illustre certaines facettes d'une démarche de projet urbain. Le Vieux-Port de Montréal est un vaste espace public situé au coeur de la ville, entre le Vieux-Montréal et le fleuve Saint-Laurent (cf. figure 1). Ce site, qui était déserté dans les années soixante-dix, connaît aujourd'hui un succès considérable et l'importance de sa fréquentation s'affirme d'année en année¹. Vieux-Port et Vieux-Montréal sont devenus le principal pôle touristique de l'agglomération.

Le Vieux-Port, territoire fédéral, a été réaménagé et est géré par la Société du Vieux-Port, une société de la Couronne. Il aura fallu près de vingt ans et 8 plans officiels différents, couvrant la totalité ou une partie du Vieux-Port, pour qu'un parti d'aménagement soit finalement adopté en 1990 et que les aménagements soient inaugurés en 1992 à l'occasion des cérémonies marquant le 350^{ème} anniversaire

de la fondation de Montréal. Le long cheminement qui a conduit à l'espace public et dégagé que nous connaissons aujourd'hui, aura permis que les représentations évoluent et que les spécificités du site portuaire soient dévoilées et affirmées. C'est une vision totalement opposée à la rentabilisation des terrains qui était initialement recherchée. Le parti d'aménagement retenu est entré en résonance avec les attentes des Montréalais, ce qui explique aujourd'hui son succès. Le bilan n'est toutefois pas entièrement positif et il faut questionner les tendances d'évolution du site portuaire par rapport aux thèmes qui ont fondé son identité.

L'objectif de cet article est d'explorer diverses connaissances sur le projet urbain et de montrer en quoi l'exemple de la requalification de la friche portuaire montréalaise alimente la réflexion et participe à la définition du projet urbain. Un bref rappel sur le contexte socio-économique et urbain ayant favorisé l'émergence du concept de projet urbain fait l'objet de la première partie. La deuxième partie présente trois échelles couramment retenues pour parler de projet urbain. C'est toutefois une approche qui synthétise les différentes dimensions mises de l'avant par le projet urbain qui est privilégiée, ceci en comparaison avec les dimensions véhiculées par le modèle *comprehensive* de la planification (troisième partie). L'enthousiasme qui émerge de cette réflexion et de la définition qui est donnée du projet urbain, ne doit cependant pas cacher certaines dérives qui guettent cette approche (quatrième partie). Au sein de ce cadre d'analyse est explorée la façon dont le réaménagement du Vieux-Port s'inscrit dans une démarche de projet urbain sans toutefois échapper à certaines dérives. Enfin la conclusion souligne en quoi le concept de projet urbain nous interpelle dans une démarche de planification, quels enjeux il nous invite à considérer et quels moyens il nous conduit à mettre en oeuvre pour une meilleure compréhension des territoires et des projets.

Projet urbain et urbanisme de régénération

La formule « projet urbain » a été employée en Europe à partir des années soixante-dix (Tomas 1998; Ingallina 2001), pour s'opposer à l'urbanisme fonctionnaliste dans un contexte socio-économique en évolution. L'intervention sur la ville se situe aujourd'hui en effet dans un contexte de réurbanisation, favorisant des interventions par projet. Il ne s'agit plus de réguler, guider et contrôler la croissance, bien souvent

en périphérie de la ville mais de trouver des initiatives pour stimuler un développement des espaces centraux et ralentir l'étalement de la tache urbaine. C'est ce que Chaline (1999) appelle « l'urbanisme de régénération », qui se caractérise par l'ampleur spatiale de la formation de friches, l'obligation qui contraint les pouvoirs publics à intervenir pour reconquérir ces espaces et le renouvellement des objectifs et des méthodes de l'aménagement.

Figure 1: le Vieux-Port de Montréal



(photo Sabine Courcier)

Le montage des opérations de reconversion de friches est souvent long et difficile. Les responsables de l'aménagement ne peuvent plus envisager de concevoir un plan et de le mettre en œuvre de façon stricte tel qu'il a été élaboré. Il faut l'adapter à un environnement en évolution rapide et à un système d'acteurs complexe. Ce contexte qui a évolué est à l'origine d'enjeux nouveaux pour les planificateurs et nous verrons comment le concept de projet urbain tente de répondre à ceux-ci.

Les échelles du projet urbain

Le concept de projet urbain recouvre de nombreuses situations et ambitions. Il y a un consensus sur l'idée qu'une certaine confusion, qu'un flou règne autour du sens de la notion de projet urbain (Claude 1997, 61; Ingallina 2001, 5). À travers sa double dimension de « projet » et d'« urbain » il témoigne de temporalités et d'échelles variées d'interventions sur la ville. Merlin et Choay (1996) distinguent trois types de signification au projet urbain : le projet urbain politique, le projet urbain opérationnel et le projet urbain architectural et urbanistique. C'est une première façon d'aborder ce concept.

Le projet urbain politique ou projet de ville

«Le projet urbain politique est un projet pour la ville, en tant que cité ; il propose des images collectives de l'avenir» (Merlin et Choay 1996, 646). Le projet doit permettre «de toucher les décideurs et d'emporter l'adhésion de la population du quartier ou de la commune autour de l'affirmation d'une identité collective et d'une conception partagée de l'avenir collectif» (ibid p.644). Le projet urbain veut mobiliser l'ensemble des acteurs autour d'une image future (Piron 1996, 127). Ascher (1991) parle dans ce sens de « projet de ville » et de « projet d'agglomération ». Ces projets, qui rejoignent les objectifs de la planification stratégique, nécessitent d'identifier les potentialités et les handicaps de la ville, les enjeux majeurs, d'organiser une démarche de consultation et de partenariat et de présenter un projet consensuel. Les projets adoptés vont privilégier le choix d'axes généraux de développement. Ils témoignent d'une réflexion sur les moyens et les acteurs du développement urbain. Les interventions sur la ville sont par la suite conçues de manière ciblée par l'intermédiaire de projets spécifiques.

Ascher (1995, 217) souligne que « l'efficacité des schémas directeurs adoptés ces dernières années tient moins à une précision, de toute façon très illusoire, qu'aux effets de leur préparation et aux processus enclenchés à cette occasion ». Il ne s'agit pas juste de consulter les acteurs économiques, culturels et sociaux mais de les intégrer au processus d'élaboration du projet (ibid).

Le projet urbain opérationnel ou grande opération d'urbanisme

Le projet urbain opérationnel est représenté par des «opérations urbaines d'une certaine ampleur, durant au moins une dizaine d'années, généralement multi-fonctionnelles, associant des acteurs privés et publics nombreux et nécessitant une conception et une gestion d'ensemble» (Merlin et Choay 1996, 647). Ce sont des opérations urbaines complexes, qui réunissent des projets variés dans un programme, un plan et des formes d'ensemble (Ascher 1995, 238). Ces opérations urbaines peuvent profiter d'un événement particulier (jeux olympiques ou exposition universelle) pour enclencher un projet pour la ville.

Ce qui est mis de l'avant dans ces opérations, c'est leur lien avec la ville; la capacité de ces projets à la fois de transformer la ville sur un espace particulier et de participer à une vision d'ensemble, donc de jouer un rôle structurant. Pour Merlin et Choay (p.647), ces opérations ont un statut nouveau «servant tout à la fois de point d'appui, de bras de levier et de pôles structurants pour entraîner, animer et organiser le développement humain». Busquets (1991, 129) ajoute que le processus urbanistique «est articulé à partir des actions et/ou projets qui ont la capacité d'être exécutés et qui dans leur ensemble, sont capables de mettre en mouvement la ville ou un grand secteur de celle-ci, pour cette raison ils ont leur propre force mais aussi une grande capacité inductrice». Ascher (1991, 13) cite dans ce sens les «*master projects*» qu'il définit comme des opérations ponctuelles ayant un impact sur l'urbanisation, l'image d'un quartier ou d'une ville. Il s'agit de réaliser un équipement ayant une fonction urbaine spécifique (une gare, un hôpital, un musée, un palais des congrès, un complexe de loisirs, etc...) et d'impulser par et autour de celui-ci une dynamique urbaine (de croissance, de mutation, de restructuration).

Le réaménagement du Vieux-Port de Montréal est un exemple de grande opération d'urbanisme avec une ambition à plusieurs échelles. C'est un projet d'ampleur métropolitaine, qui visait à reconquérir une friche dans un espace central et à ouvrir la ville sur l'eau. À l'échelle locale, le projet devait mettre en valeur le Vieux-Montréal, l'arrondissement historique qui jouxte le Vieux-Port, dont l'histoire a toujours été étroitement associée au site portuaire. Par la durée de son processus de planification (près de 20 ans), l'importante mobilisation qu'a suscitée le projet, le succès du site réaménagé et l'ampleur de ses répercussions aujourd'hui, cette vaste opération d'urbanisme (couvrant 54ha) marque l'histoire de la planification urbaine montréalaise (Courcier 2002).

Le projet urbain architectural, centré sur un bâtiment

Le projet urbain architectural est centré sur un bâtiment, ou un ensemble de bâtiments. Il s'agit d'une démarche architecturale et urbanistique intégrée. Le projet architectural est défini en relation étroite avec les éléments de la forme urbaine environnante. Huet (1986), parle d'un projet urbain comme instrument de médiation entre la ville et l'architecture. La prise en compte de la forme urbaine ou des formes urbaines dépasse le domaine strict des techniciens pour intégrer les aspects économiques, culturels et sociaux (Mangin et Panerai 1999).

Les architectes insistent sur le travail du projet « pour mieux distinguer la conception comme processus, qui participe elle-même à l'élaboration du programme, et la conception comme produit, comme mise en forme du programme » (Merlin et Choay 1996, 648). C'est un va et vient entre programme et produit qui permet de préciser et d'affiner le projet final.

Une nouvelle discipline?

Par rapport à ces échelles de projet, qui réfèrent aussi à des disciplines spécifiques, les auteurs ne s'entendent pas pour définir le projet urbain et la tentative d'associer ce concept à une discipline existante est des plus contradictoire. Plusieurs auteurs associent projet urbain et *urban design* (Merlin et Choay 1996, 648; Ingallina, 2001), tandis que d'autres soulignent au contraire la différence entre ces deux approches (Giraldeau, 1990). Deux auteurs très impliqués dans des réalisations concrètes soulignent que le projet urbain se situe à un niveau intermédiaire entre la planification et l'architecture (Devillers, 1990, p.5) ou entre le plan et le projet traditionnel (Busquets, 1990). Enfin certains intervenants parlent d'urbanisme de projet, notamment pour qualifier l'urbanisme barcelonais des années quatre-vingt (Bohigas, 1985) ou de système d'urbanisme de projet quand ce sont les projets particuliers qui composent le plan global (Merlin et Choay 1996, 647). L'urbanisme de projet réfère toutefois plus, selon d'autres auteurs, aux pratiques du début du 20^e siècle et au mouvement *City Beautiful* (Marsan 1994, 324), au mouvement moderne (Pinson 1997; Devillers 1994), et c'est pour justement pour s'en distancier qu'est employé, depuis les années soixante-dix, le terme « projet urbain ».

Cette hésitation pour rapprocher le projet urbain à des disciplines existantes ou au contraire marquer sa spécificité, montre que ce concept

est en cours de définition. Il me semble que plutôt que d'enfermer le projet urbain dans l'une ou l'autre des disciplines ou échelles d'intervention, l'intérêt de ce concept se situe au contraire dans sa capacité de liaison et d'articulation. Ainsi les échelles identifiées doivent se conforter pour mieux dialoguer. Pour reprendre les termes de Devillers (1994, 12), le projet urbain ne relève pas d'une profession mais d'une compétence, ce n'est pas une procédure mais une démarche. Il s'agit de constituer une équipe pluridisciplinaire, de dépasser les logiques sectorielles et d'adopter une attitude ouverte. Il s'agit de composer avec l'existant (ibid).

Les dimensions mises de l'avant par le projet urbain

Face à ces différentes acceptations du projet urbain—qui pour certaines restent encore trop sectorielles—il est important de synthétiser ce qu'apporte de spécifique cette pratique planificatrice, ceci quelles que soient les échelles d'intervention ou les disciplines considérées. Cette partie dégage les dimensions qui sont mises de l'avant par le projet urbain, en les comparant aux dimensions qui ont été avancées par la planification traditionnelle ou modèle comprehensive (cf. fig. 2).

Figure 2 : Comparaison des dimensions mises de l'avant dans la planification traditionnelle et le projet urbain

Planification traditionnelle	Projet urbain
<p>Processus de planification linéaire</p> <ul style="list-style-type: none"> - distinction nette entre conception et réalisation - schéma précis, directif et figé 	<p>Processus de planification ouvert et souple</p> <ul style="list-style-type: none"> - les étapes du projet se confortent - ouverture aux opportunités et aux incertitudes
<p>Cohérence globale et logique descendante</p> <ul style="list-style-type: none"> - exhaustivité à l'échelle de la ville, vision générale intégrée des différentes dimensions du territoire - du plan d'ensemble au projet local 	<p>Cohérence locale et logique ascendante</p> <ul style="list-style-type: none"> - approfondissement d'un projet particulier, délimité dans le temps et l'espace - du projet particulier au plan global
<p>Logique instrumentale et bureaucratique</p> <ul style="list-style-type: none"> - découpage, fonctionnalisme - légitimation du projet par des données extérieures - objectifs généraux de l'intérêt public définis par les planificateurs 	<p>Intégration et ouverture démocratique</p> <ul style="list-style-type: none"> - intégration des différentes dimensions du projet - confrontation des composantes internes du projet - objectifs spécifiques, intérêt général à construire progressivement avec les acteurs

Processus de planification ouvert et souple

Le projet urbain s'inscrit dans un processus de planification ouvert et souple. Il n'est pas statique et figé, il évolue et doit s'intégrer dans un environnement en évolution. Il doit trouver sa place dans la dynamique urbaine. Sa rationalité n'est pas donnée à l'avance, elle se fabrique progressivement au cours du processus de planification. C'est une attitude qui permet une ouverture aux opportunités et aux incertitudes. C'est aussi un positionnement qui cherche à associer dans la conception et la mise en œuvre du projet des acteurs diversifiés. Le projet urbain permet l'apprentissage des acteurs au sein du processus de planification et l'appropriation par la population du projet. Il se préoccupe de la construction progressive de sens du projet.

Dans le modèle *comprehensive*, le projet est quelque chose de bien défini, ou bien il sera réalisé tel que prévu, ou bien il y aura des dérogations, mais on ne prend pas en compte au début l'écart possible entre le projet et sa réalisation. C'est une vision linéaire de la conception, puis de la réalisation et du suivi d'un projet qui est affichée, telle que proposée dans l'ouvrage de Wrenn (1983), sur le redéveloppement des *waterfronts* (cf. fig.3).

Figure 3: Development Process (Wrenn 1983, p.74)

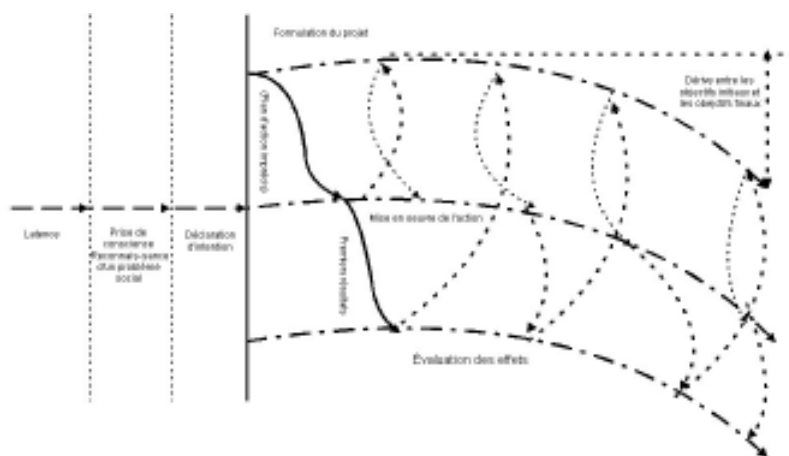


Dans le projet urbain on considère dès le départ, que le projet va évoluer au fur et à mesure de sa conception et de sa réalisation. Le processus de décision peut être considéré comme un processus pluraliste de convergence vers un compromis, tel que l'expose Monnier (1992), à propos de l'évaluation de l'action des pouvoirs publics.

Le programme ne progresse pas linéairement depuis la déclaration d'intention initiale jusqu'aux résultats, mais se transforme sous l'effet des conflits successifs, une décision "émerge" de l'échange de points de vue et d'arguments de diverses natures (ibid). Le processus de décision peut se représenter très schématiquement sous la forme d'un

flux tourbillonnaire qui comprend trois composantes principales : la formulation de l'action, la mise en œuvre de l'action et l'évaluation des effets (ibid p.87).

Figure 4 : Processus de décision (Monnier, 1992, p.87)



La planification doit admettre les fluctuations, la créativité, le flou, « mais en contrepartie pour que ce management ne se transforme pas en empirisme complet, antithétique de l'urbanisme, le projet « essentiel » doit être, quant à lui, encore plus que dans la planification traditionnelle, formalisé, explicite, durable, totalement accepté et approprié par tous les intervenants; les stratégies doivent être plus procédurales, c'est-à-dire porter sur des manières de problématiser et des schémas d'actions, et non sur des choix particuliers (substantiels) » (Ascher 1995, 212). Le projet urbain propose une conception du rapport entre connaissance et action où il n'y a plus de rapport de subordination de l'un à l'autre comme dans le passé mais des allers et retours continuels entre l'un et l'autre.

Dans le cas du réaménagement du Vieux-Port de Montréal, le projet n'a pas été conduit de manière linéaire, mais présente une série d'allers et retours entre sa formulation et sa mise en œuvre, qui a permis d'atteindre progressivement un compromis entre l'ensemble des acteurs, à la fois les représentants des différents paliers de gouvernement et la population. Pour le gouvernement fédéral, propriétaire du territoire et responsable de l'aménagement, l'objectif était à la fois de rentabiliser ses investissements (par une éventuelle

privatisation du site) et de redorer son image au Québec (dans un contexte référendaire et à la suite de projets contestés comme l'aéroport de Mirabel). Pour le gouvernement provincial et la Ville de Montréal l'enjeu s'est situé particulièrement par rapport au dynamisme du Vieux-Montréal, que le réaménagement du Vieux-Port devait stimuler et non concurrencer. Enfin pour les Montréalais l'important était l'accessibilité publique du site.

Le processus de planification du réaménagement du Vieux-Port de Montréal peut être illustré par le flux tourbillonnaire présenté par la figure 4. Des interventions physiques ponctuelles sur le site (patinoire, promenade), l'utilisation des hangars vacants (marché aux puces) et la tenue de manifestations (Cirque du Soleil, expositions) ont permis, bien avant l'amorce des travaux majeurs et l'inauguration officielle, de faire du Vieux-Port une destination montréalaise et de tester ainsi la pertinence et la faisabilité de certaines affectations ou utilisations (cf. figure 5).

Figure 5: Le réaménagement du Vieux-Port de Montréal, quelques dates clés

Le réaménagement du Vieux-Port de Montréal - Dates clés

- 1975 : 1^{ère} étude de reconversion du site portuaire (rapport Lincourt)
- 1978 : création de L'Association le Vieux-Port
- 1978 : démolition de l'élévateur à grain n° 2
- 1978-1979 : 1^{ère} consultation publique
- 1981 : ouverture du Vieux-Port au public
- 1981 : création de la Société du Vieux-Port
- 1985-1986 : 2^{ème} consultation publique
- 1990 : Plan d'aménagement (Cardinal, Hardy et associés, Peter Rose)
- 1992 : inauguration officielle du Vieux-Port à l'occasion des cérémonies marquant le 350^{ème} anniversaire de la fondation de Montréal
- 2000 : ouverture du Centre des sciences

Cohérence locale et logique ascendante

Le projet urbain propose une cohérence locale, c'est-à-dire l'approfondissement d'un projet particulier, délimité dans le temps et l'espace. Il présente l'intérêt d'être précis et concret. Bohigas (1985) parle de «réalisme économique, social, culturel et politique». Le projet urbain témoigne d'une réflexion sur les acteurs en présence et les moyens disponibles. Pour Busquets (1990, 1991), c'est le caractère concret du projet urbain qui lui donne sa force et sa capacité à transformer la ville, la mettre en mouvement, dans la mesure où il repose sur une réflexion plus générale.

Dans la planification traditionnelle, c'est plus une cohérence globale qui était recherchée. Le plan directeur visait une certaine exhaustivité à l'échelle de la ville et avait l'ambition de donner une vision générale intégrée des différentes dimensions du territoire. Ce plan général dictait des projets particuliers qui devaient s'intégrer dans un schéma directeur précis et figé. Or l'inadaptation de l'un à l'autre en faisait souvent des catégories contradictoires et conduisait à des dérogations. « À la différence du Mouvement moderne, qui définissait une hiérarchie en "cascade" entre les échelles, l'expérience actuelle démontre l'avantage qu'il y a à travailler de manière simultanée à des échelles différentes dans un va-et-vient réciproque » (Busquets, 1999, 8). « C'est de moins en moins le plan d'ensemble qui définit les projets particuliers, et de plus en plus les projets particuliers qui composent le plan global » (Merlin et Choay 1996, 647).

Lors de l'élaboration de projets pour le Vieux-Port, les architectes ont bien souvent été surpris et décontenancés par l'absence de programme précis devant guider leurs propositions. L'idée était en effet que ces propositions permettent de participer à l'élaboration du programme. Ce sont d'autre part des principes de réaménagement qui ont été proposés à l'issue des consultations publiques et non des éléments de programme. C'est à partir de ces principes qu'il a fallu construire un programme, dans un va-et-vient entre principes généraux et propositions d'équipements.

L'approche évolutive, dans une logique ascendante, pratiquée dès l'amorce des discussions sur le réaménagement du Vieux-Port par le gouvernement fédéral, et mise en œuvre par la Société du Vieux-Port a montré son intérêt dans le long terme. Elle a favorisé la maturation du projet et sa spécificité. Il a cependant été difficile pour le Fédéral

d'intervenir sans plan approuvé et certaines interventions (telles que la démolition des silos ou les travaux de l'esplanade) ont été critiquées.

Intégration et ouverture démocratique

Le projet urbain recherche l'intégration des différentes dimensions du projet, la confrontation de ses composantes internes et externes. Busquets (1990,16) souligne que la grande portée du projet urbain lui vient de ses possibilités relationnelles (articulation des espaces et des bâtiments, confrontation des symboles et des fonctions), qui conduisent à l'approfondissement de son contenu et à sa justification.

Le projet d'urbanisme a souvent été légitimité par des données extérieures et appliqué en faisant abstraction des spécificités du lieu, alors que le projet urbain « doit surgir de la dynamique locale » (Rémy 1998, 5). Le projet d'urbanisme traditionnel résulte alors d'une démarche d'experts, dans une logique qui s'est voulue scientifique. Il est basé sur des objectifs généraux définis par des planificateurs. Il s'est d'autre part souvent laissé enfermer dans une approche juridique et réglementaire qui a fini par l'exclure. C'est-à-dire quand les données chiffrées du programme telles que les hauteurs, densités, superficies, occultent le projet, la vocation du lieu, sa spécificité, son symbolisme ou encore son image. À l'ambition scientifique du projet d'urbanisme, le projet urbain propose au contraire un choix, une revendication politique.

Le projet urbain est une démarche d'insertion et d'intégration, il propose une ouverture démocratique. L'intérêt général doit être construit progressivement avec les acteurs. Il ne s'agit plus de faire prévaloir un intérêt général mais d'aboutir à une certaine forme de compromis. C'est la démarche mise en œuvre qui est importante et qui permet d'aboutir à cette idée de compromis. Il y a une évolution de l'intérêt général substantiel vers l'intérêt général procédural. C'est le caractère concret du projet et son potentiel mobilisateur qui facilitent les débats et qui autorisent une réflexion et des partenariats sur quelque chose de précis : un projet particulier plutôt que des objectifs généraux pour la société.

Dans l'exemple du Vieux-Port, le gouvernement fédéral a montré, dès l'amorce des discussions, sa préoccupation de consulter les Montréalais. Dès 1977, le ministre Ouellet propose une ouverture à la discussion par la création de l'Association/Le Vieux-Port (qui favorise l'implication des Montréalais) et l'organisation de la consultation publique en 1978-1979. Cette initiative a été une première à Montréal, pour un

tel projet d'aménagement. Et lors de la relance de la Société du Vieux-Port en 1984, celle-ci a pour mandat de consulter à nouveau la population. Ces deux étapes de consultations ont été un atout en terme d'image et de créativité. La consultation de 1985-1986 a particulièrement contribué à la prise de conscience du caractère historique et patrimonial du site portuaire et de son importance pour la Ville. Elle a favorisé la découverte du « génie du lieu » (Gariépy 1986), qui s'est imposé face à des idées issues d'autres expériences de reconversion de *waterfront*. Des décisions majeures ont été prises à la suite de cette consultation, conduisant à l'abandon de projets visant un développement plus ou moins intensif du site. Le Comité consultatif a conclu alors que la vocation principale du Vieux-Port doit être celle de lieu public, de détente et de récréation (Comité consultatif 1986).

Une définition du projet urbain qui met l'accent sur les acteurs et le processus mis en œuvre

Le potentiel réconciliateur du projet urbain et son pouvoir dialectique lui donnent sa force. Le projet urbain permet de répondre à des oppositions, notamment entre conception et réalisation qui ne sont pas des étapes autonomes ; le projet englobe l'action et se laisse englober par elle (Boutinet 1993a, 65 et 83). Boutinet (1993b, 252) ajoute que le projet se situe quelque part entre théorie et pratique et pourrait les réconcilier « en posant un pied dans celui du discours et l'autre dans celui du faire ».

Il y a un consensus sur l'idée que le projet urbain est issu d'une critique de l'urbanisme réglementaire et techniciste (Hayot, 1997, 22) et qu'il y apporte une alternative intéressante. C'est une certaine globalité que recherche le projet urbain et qui est soulignée de manière différente par plusieurs auteurs (Roncayolo 1997; Ingallina 2001). Mais finalement peu d'auteurs se sont engagés à donner une définition du projet urbain et celles qui existent sont généralement succinctes; elles sont liées à un aspect ou une situation particulière, ce qui contredit cette idée de globalité.

La définition qui me semble la plus forte et la plus révélatrice des enjeux qui viennent d'être détaillés est celle proposée par Laperrière (1998, 116)² : « Le projet urbain est le produit de la rencontre des acteurs sociaux autour de la définition des enjeux, du choix des stratégies et de la recherche des moyens conduisant à la mise en forme d'un espace

urbain. Cette rencontre à la fois conflictuelle et coopérative dépasse le simple collage d'objectifs et de visions. Ainsi suppose-t-il l'existence :

- d'une « volonté de projet » qui passe par la conviction que la mise en forme d'un espace urbain est porteuse de changements pour l'ensemble de la société urbaine;
- d'une « situation de projet » qui interpelle les acteurs sociaux en les incitant à réfléchir, à imaginer et à vouloir des changements;
- d'un « référent commun » aux divers acteurs, leur permettant non pas tant de développer des consensus mais de partager des perspectives quant aux enjeux qui s'offrent à la société urbaine;
- d'une « permanence dans le temps » ou tout au moins d'une temporalité largement partagée par les acteurs et qui permet l'émergence d'une ou de plusieurs visions stratégiques;
- d'un « contexte d'action et de terrain » qui force les acteurs à œuvrer aussi en temps réel sur des lieux et des cadres bâtis.

C'est l'articulation de ces cinq composantes - volonté, situation, référent, permanence et contexte - qui définit le projet urbain. Ce dernier vient témoigner du passage non obligatoirement accompli de la ville-objet à la ville-sujet ».

Cette définition donne un rôle central aux acteurs et met l'accent sur la démarche qui est mise en œuvre. Elle peut s'appliquer à différentes échelles territoriales de projet urbain (de l'îlot, à l'agglomération). Axée sur la dimension procédurale, elle est cohérente avec la volonté d'ouverture et d'intégration mise de l'avant pour caractériser le projet urbain. Laperrière témoigne d'un projet qui se fabrique de l'interaction entre acteurs et situe le projet à la fois par rapport à des perspectives générales pour la société urbaine et un contexte de terrain permettant d'ancrer le projet dans la réalité quotidienne.

Cette définition ne reflète pas nécessairement l'idée importante que la « volonté de projet » n'est pas quelque chose d'inné. L'intérêt d'engager une démarche de projet urbain est loin d'être évident pour beaucoup d'acteurs. Le réaménagement du Vieux-Port de Montréal illustre le principe qu'un projet a un passé, une histoire, il s'est formalisé au fur et à mesure des discussions, interpellant des acteurs différents selon les moments. Un projet peut ainsi émerger progressivement d'une réflexion, d'une situation, d'un espace. Il peut aussi avoir de la difficulté à se formaliser quand il ne paraît pas indispensable.

Mythes et dérives du projet urbain

Tant que le projet urbain est vu sous un jour idéal, comme possibilité de rassembler les acteurs et de prendre en compte la complexité de la ville, le bilan ne peut qu'être positif et le défi attirant. Le projet urbain a des atouts importants, il ne doit cependant pas camoufler un vide, n'être qu'un leurre ou l'utilisation d'un vocabulaire à la mode. Devillers (1988, 250) cite des architectes contemporains qui «refusent la notion de projet urbain et l'utopie globale qui peut la sous-tendre, c'est-à-dire les propositions urbanistiques qui se prétendent capables de penser et de vivre un quartier entier». L'enjeu est effectivement de taille. Boutinet (1993 a et b) identifie un certain nombre de dérives qu'il qualifie de pathologiques, face à l'engouement général pour les « conduites à projets ». Williamson (1995) présente quant à lui une approche critique des méthodes couramment employées pour le développement urbain. Ces regards sont complémentaires et permettent d'identifier un certain nombre de limites ou dérives classiques que rencontre le projet urbain.

Le mimétisme ou la copie conforme

Ce sont les projets qui reprennent les idées dominantes du moment et les solutions à la mode. Ils sont basés sur le réemploi d'une stratégie utilisée ailleurs, le choix d'une solution générique qui ne respecte pas nécessairement les particularités du lieu. C'est le cas aussi de plans peu spécifiques, qui reprennent des idées générales, mais qui sont difficiles à traduire en actions concrètes (Williamson 1995). L'idée du projet miracle est retenue : la construction d'un palais des congrès par exemple qui va donner un nouvel élan à la ville. Mais les résultats sont souvent moins probants qu'ils n'avaient été envisagés.

La comparaison avec les autres exemples de reconversion portuaire a été très présente dans tout le processus de planification montréalais. Pendant toute la première décennie de réflexions sur le réaménagement du Vieux-Port, les représentations sont marquées par les exemples de Boston et Baltimore, pour lesquels la réappropriation des espaces s'est faite autour d'une mixité de fonctions à dominante résidentielle et commerciale, avec un marché public, ou « *Festival Market Place* » (de la compagnie Rouse). À Montréal, au milieu des années quatre-vingt, ce sont les firmes Lavalin /American City Corporation (une filiale de la compagnie Rouse) et Desnoyers-Safdie architectes qui sont

mandatées pour proposer un projet d'aménagement pour le Vieux-Port. Des bureaux, des équipements commerciaux et culturels sont proposés, ainsi qu'une station de métro. La plaque tournante du projet est le marché du Vieux-Port (Deynoyers - Safdie et Lavalin 1985). Le projet dans son ensemble est très critiqué, son caractère grandiose est questionné. Celui-ci ne semble pas être à l'échelle de Montréal. Marsan (1985) précise que les prévisions de fréquentation pour le marché sont très surévaluées. Ce projet va être totalement écarté à la suite de la seconde consultation publique et la Société du Vieux-Port a fini par se détacher des différents exemples nord-américains de reconversion, pour privilégier un parti d'aménagement spécifique au site montréalais.

Le projet comme leurre

Le projet comme leurre est un projet trop superficiel, centré vers le produit final mais qui ne questionne pas assez la racine des problèmes, les fondements du projet et l'identité spécifique de la communauté. Ce type de projet se base sur l'illusion d'un changement (Williamson 1995). C'est le cas lorsque l'on invente une image, un héritage maritime par exemple à Tampa (Floride), pour emballer la ville et mieux la vendre (Archer 1996). Cette stratégie n'a pas été menée en concertation avec la population. Elle s'est heurtée à un contexte de graves disparités sociales, ethniques et spatiales qu'elle a finalement exacerbées (ibid).

Devillers (1990, 4) montre que l'idée de leurre se retrouve souvent dans des projets dont on a fait «une telle publicité qu'il y a lieu de penser que leur finalité première n'est pas la qualité et la cohérence urbaine, mais l'impact médiatique [...]. Cette perversion médiatique qui semble mettre le projet urbain au premier plan, prépare des désillusions et, c'est plus grave, occulte l'absence générale d'un urbanisme de projet». Dans ce cas, le projet tel qu'il est présenté masque les enjeux de fond, voire même les fausse au détriment de la collectivité.

Le projet comme leurre «tient lieu de l'imaginaire de l'acteur et se constitue en objet autonome qui trouve sa justification en lui-même; il cesse d'être un acte intentionnel, transitionnel pour devenir un objet fini, clos, terminé, le reflet d'un imaginaire qui se satisfait à bon compte » (Boutinet, 1993a, 115). C'est une dérive qui peut facilement toucher des projets d'architecture ou d'urbanisme, notamment quand des villes cherchent à engager de grands architectes avant tout pour attirer l'attention.

À Montréal en 1989, la Société du Vieux-Port organise un concours d'idées pour l'élaboration d'un plan d'ensemble. Elle a fait appel à des équipes d'architectes étrangers de réputation internationale et une firme ontarienne pour y participer³. Aucune firme québécoise n'a été retenue. La Société du Vieux-Port recherche alors un grand nom de l'architecture pour donner de la visibilité à son projet. Ce concours est perçu par les architectes montréalais comme un nouveau retour en arrière dans le projet, une démarche qui va en partie à l'encontre des principes issus de la consultation publique. Face à la levée de boucliers que suscite le principe de sélectionner des architectes étrangers, la Société du Vieux-Port fait marche arrière et contacte des firmes québécoises en vue de l'élaboration du plan directeur d'aménagement. Ce sont finalement en 1990, les firmes Cardinal, Hardy et Peter Rose Architecte qui produisent le plan d'aménagement.

La manie du projet et le manque de suivi

Boutinet (1993a, 4) parle de « la dérive de l'hypomanie ou de l'obsolescence du temps [...] ». La manie du projet nous entraîne dans un flux incessant d'initiatives à travers une fuite vers l'inexistant, qui se trouve paré subitement de toutes les vertus par rapport à l'actuel présent [...] ainsi en est-il de la suite sans fin de projets qui se substituent les uns aux autres [...], une telle gestion précipite le temps vécu; elle le fragilise et nous introduit dans le règne de l'éphémère». La succession de projets d'aménagement à d'autres dossiers en cours d'achèvement dont la pertinence reste encore à démontrer, est significative d'une telle dérive. Le rythme des échéances politiques pousse chaque nouveau maire à mettre en place son propre projet sans forcément prendre le temps de le construire ou de regarder le bien-fondé de ce qui s'est fait précédemment. C'est aussi l'idée qu'une fois qu'un projet est réalisé, inauguré, le mandat est rempli. Or l'identité d'un site se construit lentement et sur le long terme.

L'expérience du Vieux-Port de Montréal nous interpelle sur l'importance du suivi d'un projet. Malgré une opération d'aménagement somme toute réussie, une dérive peut se produire par rapport aux objectifs initiaux. Des trois thèmes qui ont fondé l'identité du Vieux-Port : « un lieu d'histoire et d'appartenance, un port, un espace public polyvalent » (Cardinal, Hardy et associés 1990), c'est aujourd'hui la

dimension « espace public polyvalent » qui domine. Le Vieux-Port est devenu un lieu de fête (Gariépy 1997). De nombreuses activités n'ont rien à voir avec le caractère portuaire et historique du Vieux-Port, elles entraînent une banalisation du site et des nuisances pour les résidents de l'arrondissement historique. Même si la Société du Vieux-Port travaille actuellement sur un nouveau plan de développement, en tentant de mieux mettre en valeur son caractère historique et portuaire, c'est un impératif d'équilibre budgétaire qui prime, privilégiant des activités lucratives ne valorisant pas le lieu historique.

La dérive procédurale et les approches trop exclusives

Ce qui caractérise la démarche de projet, c'est son caractère fluctuant, son approche pluridisciplinaire, les allers et retours entre sa conception et sa réalisation, son ouverture aux incertitudes et aux opportunités. « Or il est souvent tentant de ramener un tel espace d'incertitude à une planification bien organisée d'objectifs, en faisant triompher l'utilitarisme des procédures; ces dernières vont prendre tout le champ et étouffer l'inspiration initiatrice» (Boutinet 1993a, 113). Le projet, sitôt élaboré, va être enfermé dans les données chiffrées du programme (superficie, hauteur), dans des aspects juridiques et réglementaires et un échéancier précis qui font perdre au projet d'aménagement sa substance et sa capacité d'adaptation.

Le projet perd de sa force aussi quand les approches sont trop étroites et exclusives, centrées sur une seule dimension de la problématique. Elles ne voient pas les choses de façon interreliées et systémiques, elles privilégient une discipline (l'architecture ou la conservation par exemple), ou un outil spécifique (un équipement public ou la rénovation de façade), sans considérer la nécessaire complémentarité de ces éléments pour construire un projet. Cette dérive rejoint les critiques que l'on peut formuler à l'égard de la planification traditionnelle et qui a justement conduit à l'émergence de la notion de projet urbain, mais qui reste difficile à appliquer dans la réalité concrète d'un territoire et de ses acteurs. Enfin le projet perd de sa force quand l'articulation entre les dimensions locale et globale de l'aménagement n'est pas assez forte.

Tout au long du processus de planification, l'inscription du Vieux-Port dans une problématique territoriale élargie a été reconnue, ainsi que l'importance de la collaboration entre paliers de gouvernements

pour assurer cette cohérence. Si à plusieurs reprises, une volonté de coopération entre le Fédéral, le Provincial et la Ville est affichée par les gouvernements, cette volonté va rapidement se diluer. Le gouvernement du Québec et la Ville de Montréal ont une position effacée dans le processus de planification, témoignant à la fois de leur manque de vision pour l'avenir de ce territoire, de leur capacité financière limitée et dans le cas du gouvernement provincial, d'un blocage par rapport à un terrain fédéral. Le Vieux-Port est resté propriété fédérale et l'aménagement a été financé uniquement par ce palier de gouvernement. Le réaménagement du site portuaire a été mené dans le respect de son environnement, dans le souci de ne pas concurrencer d'autres pôles de l'agglomération. Il y a eu des démarches communes lors de l'élaboration du plan budgétaire d'aménagement et des ententes importantes pour le quartier historique⁴. Toutefois il n'y a pas eu de prise en compte intégrée de l'espace, pas de vision de la problématique plus globale d'aménagement ni de partenariat entre gouvernements. La mise en valeur du Vieux-Port et du Vieux-Montréal a été menée en parallèle, ce qui explique en partie le peu de nouvelle relation qui a été recrée entre les deux pôles.

Conclusion

Une partie du succès de la formule « projet urbain » tient à sa polysémie : elle est utilisée par les élus locaux pour évoquer une intention et des objectifs, par les architectes-urbanistes pour exprimer la conception d'une pièce urbaine, par les aménageurs et les entreprises pour parler d'une opération. Et les dérives sont justement issues de la difficulté de réconcilier différentes approches et disciplines, de dépasser des contradictions.

L'approche planificatrice menée par le gouvernement fédéral et la Société du Vieux-Port ainsi que le succès du Vieux-Port aujourd'hui témoignent d'un exemple réussi de démarche de projet urbain, même si certaines dérives sont décelées dans cet article. Les consultations publiques ont favorisé l'émergence d'un référent commun aux différents acteurs, révélant progressivement l'importance du lieu pour Montréal. L'approche évolutive qui a été menée a permis d'ancrer le projet dans un contexte d'action et de terrain et ainsi de valider certaines vocations et d'avancer dans l'élaboration des principes d'aménagement.

La problématique de la requalification du Vieux-Port de Montréal a été approfondie par rapport au site en lui-même mais toutefois peu

dans sa relation à l'environnement et la recherche de nouveaux liens. Ce sont ces dernières dimensions qui auraient permis une relation ville/port renouvelée et des effets structurants plus importants et durables sur le cœur de l'arrondissement historique. D'autre part il ressort de cette réflexion, le manque de suivi du projet depuis l'inauguration et l'importance de revenir aux objectifs initiaux.

Le concept de projet urbain n'est pas la solution miracle, ni la solution à tout, mais permet de penser différemment la planification, de façon plus « réaliste » et plus proche des territoires physiques et humains. Le projet urbain interpelle les planificateurs dans la conception, la mise en œuvre de projets et le suivi des projets. Il place les stratégies des acteurs au cœur de la compréhension des changements. L'enjeu d'une démarche de projet urbain se situe dans l'articulation des disciplines et des projets, dans une certaine forme de partenariat, tout en préservant une souplesse d'intervention. Les acteurs doivent trouver un lieu d'échange, un mode de gouvernance cohérent et adapté par rapport à un territoire et une problématique d'aménagement.

Acknowledgement

Ce texte est issu de recherches engagées dans le cadre de l'élaboration d'une thèse de doctorat sur l'effet structurant du réaménagement du Vieux-Port de Montréal (Courcier 2002). Mes remerciements sont adressés à Marie Lessard et Michel Gariépy, de la faculté de l'Aménagement de l'université de Montréal, qui ont dirigé ce doctorat.

Notes

¹ Le Vieux-Port a accueilli 7,5 millions de visiteurs pour l'année 2003-2004 (source Société du Vieux-Port, rapport annuel 2003-2004).

² Sa définition du projet urbain reprend certains éléments de la réflexion de Steinebach (1993) sur la forme urbaine.

³ Ricardo Bofill, Oriol Bohigas et Bernard Tschumi, de même que les New-Yorkais Cooper-Eckstut Associates et Berridge Lewinberg Greenberg de Toronto.

⁴ Un accord avec le gouvernement fédéral a conduit au réaménagement de la rue de la Commune qui a retrouvé son rôle de « commune » place publique et

lieu d'échanges. La cession du territoire fédéral de la Pointe-à-Callière à la Ville a permis la construction du musée d'archéologie et d'histoire de Montréal. Enfin l'Entente entre le Gouvernement du Québec et la Ville sur la mise en valeur du Vieux-Montréal, renouvelée plusieurs fois depuis 1979, a favorisé de nombreuses actions dans le quartier historique.

Références

- Archer, K. 1996. Dans l'ombre de Mickey: les stratégies de redéveloppement de Tampa (Floride). In *Du local au global*, ed. C. Demazière, 297-317. Paris: L'Harmattan.
- Ascher, F. 1991. Projet public et réalisations privées, le renouveau de la planification des villes. *Les Annales de la recherche urbaine*, no 51 juillet 1991, p. 5 à 15.
- Ascher, F. 1995. *Métapolis ou l'avenir des villes*. Paris: éditions Odile Jacob.
- Bohigas, O. 1985. Espaces publics et urbanisme de projet: la reconstruction de Barcelone. *Aménager l'urbain de Montréal à San Francisco*, par Annick Germain et Jean-Claude Marsan 1987, éditions du Méridien, p. 65 à 76.
- Boutinet, J-P. 1993a. *Psychologie des conduites à projet*, Que sais-je no 2770. Paris: PUF.
- Boutinet, J-P. 1993b. *Anthropologie du projet*. Paris: PUF.
- Busquets, J. 1990. Les projets urbains de niveau intermédiaire: l'exemple de Barcelone. *Trames* 3 (1): 15-23.
- Busquets, J. 1991. La planification-cadre et les projets-actions. *Les Annales de la recherche urbaine* juillet 1991 no. 51: 123-130.
- Busquets, J. 1999. Préface de l'ouvrage de B. Sokoloff. *Barcelone ou comment refaire une ville*. Les Presses de l'Université de Montréal, p. 7 à 10.
- Cardinal, Hardy et associés, Peter Rose. 1990. *Plan directeur d'aménagement*. Société du Vieux-Port de Montréal.
- Chaline, C. 1999. *La régénération urbaine*. Paris: Presses Universitaires de France, Que sais-je? no 3496.
- Claude V. 2000, Le projet urbain un "ici et maintenant" ou un nouvel "ailleurs." In *Les sciences humaines face au projet urbain*, sous la dir. Hayota. Paris: Editions de la Villette.
- Comité consultatif du Vieux-Port de Montréal. 1986. *Consultation publique, rapport final*.
- Courcier, S. 2002. *De l'évaluation de l'effet structurant d'un projet urbain à l'analyse des congruences entre stratégies d'acteurs : le*

- réaménagement du Vieux-Port de Montréal*. Thèse de doctorat, Faculté de l'aménagement, Université de Montréal.
- Devillers, C. 1990. Y-a-t-il un projet dans la ville ? *Plan Construction séminaire de prospective sur l'habitat et les villes*, décembre 1990.
- Devillers, C. 1994. Le projet urbain. *Conférences Paris d'Architectes 1994 au Pavillon de l'Arsenal*, les minis PA no2, éditions du Pavillon de l'Arsenal, 1996, p. 7 à 47.
- Devillers, C. 1988. De la logique de secteur au projet urbain. Interview par P. Genestier et M. Roncayolo, p. 244 à 259.
- Deynoyers – safdie et lavalin. 1985. *Programme de mise en valeur du Vieux-Port*.
- Gariépy, M. 1986. L'aménagement du Vieux-Port de Montréal : à la recherche du génie du lieu. *Forces* numéro 74: 42-48.
- Gariépy, M. 1997. À propos de la requalification et de la réappropriation du Vieux-Port de Montréal. In *Urbanité des cités portuaires*, T. Baudouin, M. Collin, et C. Prélorenzo, 301 à 309. Paris: L'Harmattan.
- Giraldeau, F. 1990. Notes sur le projet urbain : enjeux et méthodes. *Trames* 3 (1): 6-12.
- Hayot, A. 1997. En finir avec le fonctionnalisme : les sciences sociales, l'architecture et la ville. In *Le projet urbain, enjeux expérimentations et professions*, dir. de Alain Hayot et André Sauvage 2000, 11-24. Actes du colloque "les sciences humaines et sociales face au projet urbain" organisé par l'INAMA et SHS-TEST à Marseille en janvier et février 1997. Paris: éditions de la Villette.
- Huet, B. 1986. L'architecture contre la ville. *Architecture Mouvement Continuité (AMC)* décembre 1986, no14: 10-13.
- Ingallina, P. 2001. *Le projet urbain*. Que sais-je no 3585, Paris: PUF.
- Laperrière, H. 1998. Lecture culturelle d'un paysage urbain : éléments de méthode tirés du cas montréalais. In *Lieux culturels et contextes de villes*, sous la dir. de J.P. Augustin et D. Latouche, 113-135. Maison des sciences de l'Homme d'Aquitaine.
- Mangin, D. et P. Panerai. 1999. *Projet urbain*. Marseille: Éditions Parenthèses.
- Marsan, J-C. 1985. Le marché aux illusions. *Le Devoir* vendredi 23 août.
- Marsan, J-C. 1994. *Montréal en évolution*. Laval: Québec, Éditions du Méridien.
- Merlin P. et F. Choay. 1996. *Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement*. Paris: Presses Universitaires de France.
- Monnier, E. 1992. *Évaluation de l'action des pouvoirs publics*. Paris:

Économica.

- Pinson, D. 1997. Projet de ville et projets de vie. In *Le projet urbain, enjeux expérimentations et professions*, dir. Alain de Hayot, et André Sauvage, 2000, 78-95. Actes du colloque "les sciences humaines et sociales face au projet urbain" organisé par l'INAMA et SHS-TEST à Marseille en janvier et février 1997. Paris: éditions de la Villette.
- Piron, O. 1996. Nouveaux processus d'aménagement. In *L'aménagement en questions*, dir. Martinand C. et Landrieu J., 85-172. Paris: ADEF.
- Rémy, J. 1998. Le projet urbain sens et signification. In *Projet urbain, ménager les gens, aménager la ville*, dir. Toussaint Jean-Yves et Monique Zimmermann, 5-8. Sprimont: Pierre Mardaga éditeur.
- Roncayolo, M. 1997. Mémoires, représentations, pratiques – réflexions autour du projet urbain. In *Le projet urbain, enjeux expérimentations et professions*, dir. Alain Hayot et André Sauvage 2000, 25-31. Actes du colloque "les sciences humaines et sociales face au projet urbain" organisé par l'INAMA et SHS-TEST à Marseille en janvier et février 1997. Paris: éditions de la Villette.
- Société du vieux-port. 2004. *Rapport annuel 2003-2004*.
- Steinebach, M. 1993. Réflexions sur le projet urbain et le rôle de la forme urbaine, de l'espace dans la relation Mutation Economique et Urbanisme. In *Mutations économiques et urbanisation*, dir. Lacaze 357-369. Paris: La Documentation française.
- Tomas, F. 1998. Vers une nouvelle culture de l'aménagement des villes. In *Projet urbain, ménager les gens, aménager la ville*, dir. J. Y. Toussaint et M. Zimmermann, 15-34. Pierre Mardaga éditeur.
- Williamson, J. 1995. *Community Design Management*. Design Michigan, Cranbrook Academy of Art, Bloomfield, Michigan.
- Wrenn, D.M. 1983. *Urban Waterfront Development*. Washington, the Urban Land Institute.