

Charte

des villes et des ports pour l'environnement

13 octobre 1993, Montréal

PREAMBULE

Les villes et les ports sont des lieux de vie, de travail, de loisir, de culture, de commerce et de transport. Ils sont des lieux de vie, de travail, de loisir, de culture, de commerce et de transport. Ils sont des lieux de vie, de travail, de loisir, de culture, de commerce et de transport. Ils sont des lieux de vie, de travail, de loisir, de culture, de commerce et de transport.

Consensus de la nécessité de concilier le développement de l'activité portuaire et les préoccupations relatives à l'environnement et au cadre de vie des populations. Envisageant de la nécessité d'établir, dans le respect des principes directeurs, un développement durable en tenant compte de l'impact de l'activité portuaire sur l'environnement et le cadre de vie des populations. Envisageant de la nécessité d'établir, dans le respect des principes directeurs, un développement durable en tenant compte de l'impact de l'activité portuaire sur l'environnement et le cadre de vie des populations.

CHAPITRE 1

Privilégier une approche globale

L'approche globale est d'application avec les autorités locales, nationales et internationales. Elle est d'application avec les autorités locales, nationales et internationales. Elle est d'application avec les autorités locales, nationales et internationales.

CHAPITRE 2

Respecter l'environnement des populations littorales et fluviales

Article 1 : Améliorer les espaces de l'ancien Vieux-Port. L'amélioration des espaces de l'ancien Vieux-Port. L'amélioration des espaces de l'ancien Vieux-Port. L'amélioration des espaces de l'ancien Vieux-Port.

Article 2 : Contrôler les nuisances et les pollutions portuaires. L'activité portuaire engendre à l'égard des populations riveraines des nuisances et des pollutions spécifiques de nature diverse. L'activité portuaire engendre à l'égard des populations riveraines des nuisances et des pollutions spécifiques de nature diverse.

Article 3 : Prévenir les risques technologiques. Travailler pour chaque phase de l'activité portuaire à l'égard des populations riveraines des nuisances et des pollutions spécifiques de nature diverse. Travailler pour chaque phase de l'activité portuaire à l'égard des populations riveraines des nuisances et des pollutions spécifiques de nature diverse.

des villes et des ports pour l'environnement

Nous, représentants des instances internationales, des Etats, des villes, des ports, des collectivités locales, des professionnels du développement urbain, des utilisateurs des espaces portuaires et des entreprises, et avec le concours des centres de recherche universitaires, sommes réunis à Montréal pour la Quatrième Conférence Internationale des Villes et des Ports.

Conscients de la nécessité de concilier les développements de l'activité portuaire et les processus économiques qu'elle induit avec le respect de l'environnement et du cadre de vie des populations ; conscients de la nécessité d'établir, dans le respect des générations futures, un développement durable en gérant et sauvegardant le patrimoine naturel particulièrement riche et sensible qui nous est confié ; conscients enfin du rôle essentiel que sont amenées à jouer les villes portuaires dans l'établissement de politiques alternatives pour la circulation des biens et services qui soient respectueuses de l'environnement tant terrestre, maritime que fluvial, et qui assurent un développement plus équilibré du territoire ; nous nous engageons mutuellement à respecter et à promouvoir la Charte pour l'Environnement suivante.

Privilégier une approche globale

L'approche globale des questions environnementales sera privilégiée par les ports et les collectivités territoriales riveraines. Elle sera intégrée aux politiques locales de développement économique et d'urbanisme, et précédée d'un diagnostic de l'état de l'environnement sur le territoire concerné. C'est à ces conditions qu'un projet fédérateur de toutes les initiatives, de tous les intérêts, pourra être adopté par chacun des partenaires qui le mettra alors en œuvre.

Respecter l'environnement des populations littorales et fluviales

ARTICLE 1 : AMÉLIORER LES ESPACES DE LIAISON VILLE-PORT

L'architecture et le paysage qui caractérisent les espaces de liaison entre la ville et le port, qu'ils soient ruraux, urbains ou portuaires, témoignent du dynamisme de l'activité portuaire et de son évolution. Leur traitement respectera l'environnement des populations riveraines du port. Un bilan environnemental précédera la remise en valeur des sites délaissés. Les ports et les collectivités territoriales riveraines y travailleront conjointement.

ARTICLE 2 : CONTROLER LES NUISANCES ET LES POLLUTIONS PORTUAIRES

L'activité portuaire engendre à l'égard des populations riveraines des nuisances et pollutions spécifiques de nature diverse. Dans le cadre de leurs aménagements respectifs, en particulier sur les espaces de liaison, la ville et le port engageront une action commune pour définir les possibilités d'élimination de ces nuisances et de prévention des pollutions.

ARTICLE 3 : PRÉVENIR LES RISQUES TECHNOLOGIQUES

Elaborer pour chaque place portuaire un document établissant la nature des risques technologiques majeurs, leurs préventions et leurs conséquences potentielles sur l'environnement humain et naturel est un devoir pour tous les acteurs de la ville portuaire. Il conviendra que cette information soit portée à la connaissance des populations et des institutions concernées sous les formes les plus appropriées.

Assurer la protection du milieu naturel et urbain

ARTICLE 4 : DÉVELOPPER LA CONCERTATION ENTRE LES PARTENAIRES

La concertation entre les responsables du développement portuaire et industriel-portuaire, les collectivités territoriales, et plus particulièrement les communes urbaines et rurales, les institutions, les associations et les citoyens soucieux de la protection de l'environnement est essentielle dans la mise en œuvre des projets de la place portuaire. Pour garantir la prise en compte et le respect des intérêts de chacun, nous la respecterons.

ARTICLE 5 : EVALUER LES IMPACTS SUR LES MILIEUX SENSIBLES

Une connaissance précise des milieux maritime, estuarien et fluvial, et des atteintes qui leur sont portées, est le premier moyen d'une bonne gestion de ce milieu et garantit son avenir. Les résultats de ces évaluations permettront d'adapter aux ressources locales, une politique environnementale plus efficace.

ARTICLE 6 : METTRE EN ŒUVRE DES MESURES DE MITIGATION

La gestion du patrimoine naturel et urbain des sites portuaires suppose que pour chaque projet nouveau susceptible d'engendrer un impact sur le milieu soit évalué et intégré l'ensemble des contraintes environnementales dans le cadre de solutions alternatives. Le cas échéant, les effets négatifs seront atténués par des mesures de mitigation adaptées aux problèmes.

ARTICLE 7 : MAITRISER LES REJETS ET DÉCHETS

Le contrôle des rejets et déchets inhérents à l'activité de la place portuaire et leur traitement suppose une collaboration accrue des ports, des collectivités territoriales riveraines et des partenaires concernés dans la recherche de solutions globales qui préservent le milieu naturel sur le long terme.

ARTICLE 8 : CRÉER DES RÉSERVES ÉCOLOGIQUES

Les zones d'intérêt écologique majeur permettant de garantir le respect et le maintien de la bio-diversité des milieux maritimes et fluviaux sont à sauvegarder. Des réserves écologiques pourront être constituées sur ces zones particulièrement sensibles et prises en compte comme telles sur le long terme dans les politiques de développement portuaire.

ARTICLE 9 : GÉRER LE DÉVELOPPEMENT INDUSTRIEL

Réussir le développement industriel et son évolution dans le respect de l'environnement est une des préoccupations des places portuaires. Dans la gestion de leur espace, la ville et le port veilleront à mettre en œuvre et à porter à la connaissance des industries toutes dispositions et facilités leur permettant d'intégrer les préoccupations environnementales dans leur processus de développement.

La place portuaire doit agir pour l'environnement

ARTICLE 10 : PROMOUVOIR LE TRANSPORT MARITIME ET FLUVIAL

L'utilisation du transport maritime et fluvial est une alternative économique et écologique au développement du transport routier. Cette alternative, atout des villes portuaires qui cherchent à conjuguer développement économique et respect de l'environnement, est à valoriser par tous les partenaires concernés.

ARTICLE 11 : DÉVELOPPER LE RÔLE DES FAÇADES MARITIMES

Dans les politiques nationales et internationales d'aménagement du territoire, l'utilisation rationnelle des façades maritimes doit être prise en compte, grâce notamment au cabotage, à la navigation fluviale et à la navigation fluvio-maritime. Une telle utilisation fera l'objet de réflexions et de démarches collectives auprès des institutions et des acteurs socio-économiques concernés, notamment les compagnies maritimes.

ARTICLE 12 : FAIRE FIGURE D'EXEMPLE

La gestion de l'environnement est une nouvelle donnée socio-économique à intégrer dans le processus de croissance des places portuaires et dans leurs politiques commerciales nationales et internationales. Les places portuaires, adhérentes de l'Association Internationale Villes et Ports, feront œuvre de précurseurs en ce domaine. Elles encourageront toute la communauté internationale des villes et des ports qui pourront s'inspirer de leurs exemples.



Ensuring the protection of natural and urban environments

ARTICLE 4 : DEVELOPING LINES OF COMMUNICATION BETWEEN PARTNERS

The implementation of port development projects requires open dialogue between port authorities and representatives of the wider community, including particularly the port-industrial sector, local community groups, urban and rural district officials, relevant institutions and associations, and individual citizens concerned about environmental protection. We will respect this process in order to guarantee that the interests of each group are taken into consideration.

ARTICLE 5 : ASSESSING IMPACTS ON SENSITIVE ENVIRONMENTS

A detailed knowledge of maritime, estuarial and fluvial environments, and of the threats they face, is essential to sound management and planning for their survival. The results of environmental assessments will permit the development of more effective policies, closely adapted to local resources and circumstances.

ARTICLE 6 : IMPLEMENTING MITIGATION MEASURES

The management of the natural and urban heritage of port sites means that, for each new project likely to involve environmental impacts, all environmental constraints must be evaluated and integrated in the context of alternative solutions. Any anticipated negative outcomes will, according to circumstances, be reduced by appropriate measures designed to mitigate their effects.

ARTICLE 7 : CONTROLLING DISCHARGES AND WASTE

The management and control of waste materials and substances inevitably derived from port activity requires an enhanced degree of collaboration between port authorities, local community groups and other organisations involved in the search for integrated overall solutions which will safeguard the natural environment in the long term.

ARTICLE 8 : CREATING ECOLOGICAL RESERVES

We must safeguard zones of outstanding ecological interest in order to guarantee the continuing biodiversity of maritime and fluvial environments. Ecological reserves should be established within particularly sensitive areas and their special status recognised in the context of long-term port development policies.

ARTICLE 9 : MANAGING INDUSTRIAL DEVELOPMENT

Among the preoccupations of ports and port cities is a desire to promote industrial growth and development in a context of environmental protection. In managing their shared space, city and port will carefully implement, and bring to the attention of industrial enterprises, all measures and facilities needed to integrate environmental concerns into the industrial development process.

Ports and port cities must take action in favour of the environment

ARTICLE 10 : PROMOTING MARITIME AND FLUVIAL TRANSPORT

The use of maritime and river transport is an economic and ecological alternative to the further development of road transport. All partners involved should promote this alternative as a keynote policy for port cities striving to integrate economic development with environmental conservation.

ARTICLE 11 : DEVELOPING THE ROLE OF MARITIME FACADES

The rational use of maritime facades must be considered in national and international development policies, especially in relation to coastal, fluvial and fluvio-maritime shipping. This will be subject to further examination and to concerted action on the part of authorities and other socio-economic organisations involved, notably shipping companies.

ARTICLE 12 : SETTING AN EXAMPLE

Environmental management adds a new socio-economic dimension to port-city growth processes and to the national and international marketing strategies which port cities pursue. Those ports and cities which are members of the International Association of Cities and Ports will act as pioneers in this field, and will encourage the entire international community of ports and cities to follow their example.



juin 2001

les notes

Le pôle Perrache-Verdun

Retrouver le sol de la ville

restaurer des circulations équilibrées

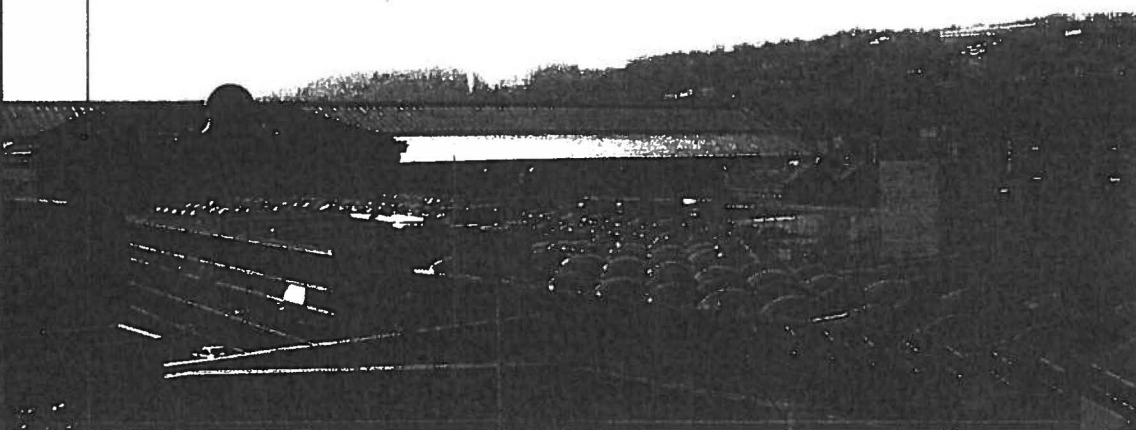
Le pôle Perrache-Verdun concentre une gare, une autoroute, une ligne de métro, deux lignes de tramway et une gare de bus. Il joue donc un rôle majeur dans un système de déplacements d'agglomération en pleine évolution.

Toutefois, sa présence ne profite aucunement au quartier de Sainte-Blandine, auquel il tourne le dos et qu'il enclave fortement. Aussi la restauration de communications de qualité – tout en conservant la gare de Perrache sur son emplacement actuel – constitue-t-elle l'une des grandes finalités du projet urbain. L'objectif clé consiste à organiser les circulations piétonnes de la manière la plus naturelle qui soit : au niveau du sol de la ville et non pas en passerelle ou en souterrain.

L'autoroute représente une coupure extrêmement forte, mais elle passe en trémie, et c'est en réalité le métro, birculant ici au niveau de la rue, qui constitue l'obstacle majeur. Il peut néanmoins être enterré sans qu'il soit nécessaire de déclasser préalablement l'autoroute, c'est-à-dire avant la réalisation du tronçon ouest du boulevard périphérique ou du contournement ouest.

Le passage du métro en souterrain permet l'enchaînement d'autres transformations majeures : la réouverture de la voûte Charlemagne actuellement occupée par son arrière-gare et le démontage partiel du centre d'échanges. Ainsi se trouvera recréé un large espace de circulation nord sud au niveau du sol. Suivront de nombreux autres aménagements (gare, parcs de stationnement, espaces publics) et une réorganisation de la desserte du quartier par les transports en commun.

À plus long terme, après déclassement de l'autoroute, la requalification du cours de Verdun constituera une seconde étape du projet, dont les contours s'affineront progressivement.



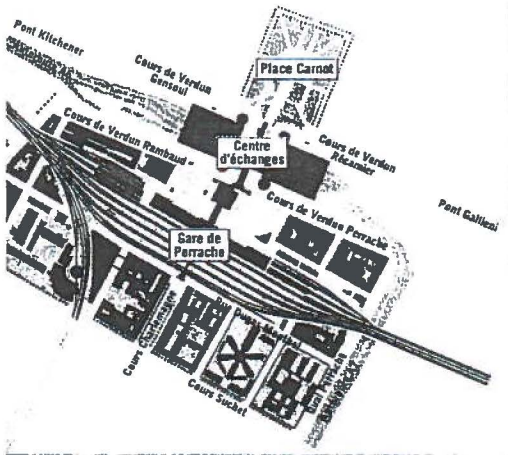
cadrage

Perrache-Verdun : pôle d'échanges ou barrière aux échanges ?

Si le centre d'échanges marque les esprits par sa masse et son architecture, il représente d'abord un maillon fort du système de déplacements de l'agglomération. Or la présence de la gare, de l'autoroute et de ce complexe multimodal ne profite aucunement au quartier de Sainte-Blandine, auquel il tourne le dos.

Le double enclavement du quartier de Perrache

Situation



■ D'abord la gare puis l'autoroute et le centre d'échanges

Dès le milieu du XIX^e siècle, la construction de la gare de Perrache coupe la Presqu'île en deux et isole fortement sa partie sud, les communications avec le nord s'effectuant désormais par les célèbres voûtes, longues de 95 m, au travers du mur de soutènement de la gare. Un siècle plus tard, c'est l'autoroute qui se voit offrir une voie royale à travers la colline de Fourvière par le célèbre tunnel du même nom avant de traverser la Saône puis la Presqu'île : en 1971, l'autoroute passe en trémies sous le cours de Verdun ; à partir de 1976, le centre d'échanges de Perrache s'élève au-dessus des ouvrages routiers.

■ La disparition du niveau naturel de la ville et le dos tourné au sud

L'occupation du cours de Verdun par l'autoroute puis par le centre d'échanges a aggravé l'enclavement du quartier de Sainte-Blandine. Le sud de la Presqu'île n'est quasiment accessible, pour les piétons, qu'en traversant le centre d'échanges puis la gare SNCF, itinéraire comprenant une passerelle située à 14 m du niveau naturel de la ville. Une liaison dont le caractère artificiel alimente le sentiment d'isolement des habitants du sud. La gare comme le centre d'échanges tournent d'ailleurs le dos à la Confluence : l'architecture des façades, les stations et la signalétique des transports en commun, tout est orienté préférentiellement en direction du nord.

Dépasser l'objet architectural et dépassionner le débat

■ Le rôle du centre d'échanges est largement méconnu. Nombre de Lyonnais le distinguent mal de la gare SNCF ou n'y voient qu'un bâtiment encombrant. À cela s'ajoute le souvenir du cours de Verdun et de la place Carnot d'autrefois, vastes et animés, sur lesquels ouvrait la gare de Perrache. Or il faut être clair : la démolition du centre d'échanges ne répond ni à une critique de son architecture ni à la nostalgie du cours de Verdun du début du siècle dernier. Il s'agit avant tout de rompre l'isolement du sud de la Presqu'île, auquel il participe.

Un pôle multimodal crucial pour l'agglomération

■ Le centre d'échanges est un maillon clé du système actuel des déplacements. Il voit passer une moyenne de 100 000 véhicules par jour, dont une majorité effectue des déplacements en provenance ou à destination de l'agglomération lyonnaise via le tunnel de Fourvière. Il abrite le terminus de la ligne A du métro et des lignes de tramway T1 et T2, une importante gare d'autobus urbains et interurbains et la gare des bus internationaux. Il comporte enfin une galerie marchande, une station de taxis et un grand parc de stationnement utilisé par les usagers de la gare SNCF mais également par les personnes résidant ou travaillant dans le quartier. Une étude récente (février 2000) a montré que la fréquentation du site de Perrache avoisine 65 000 personnes un jour moyen.

Mode d'arrivée à Perrache

Nombre moyen d'usagers par jour : 65 000

- Marche
- Métro
- Voiture déposée
- Car interurbain
- Train
- Voiture garée
- Des TCL
- Taxi



Enquête auprès des piétons fréquentant le site de Perrache (Grand-Lyon - EREA, février 2000)

Lyon Confluence

Le pôle Perrache-Verdun

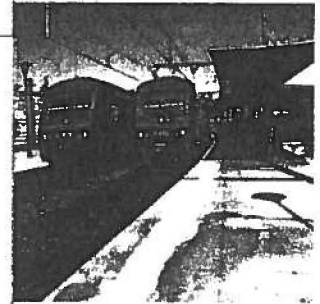
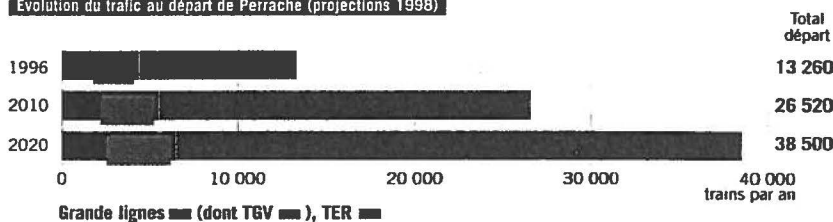
Au cœur de plusieurs enjeux de déplacements ← cadrage

Lyon Confluence n'est pas le seul mobile de la transformation du pôle Perrache-Verdun. Plaque tournante du système de transports de l'agglomération, il est directement concerné par les grands projets d'infrastructure routière et de développement des transports collectifs annoncés pour les années à venir.

Le développement de la gare ferroviaire de Perrache

- La Région Rhône-Alpes, autorité organisatrice des transports ferrés interurbains, prévoit un développement important du trafic des trains express régionaux dans les années à venir. Cette perspective rend nécessaire le maintien de capacités de stationnement et d'accès performants à la gare, notamment en transports en commun.

Evolution du trafic au départ de Perrache (projections 1998)



L'allègement des flux routiers sur le cours de Verdun

- Les collectivités locales et l'État projettent respectivement le bouclage du boulevard périphérique (tronçon ouest) et le contournement autoroutier ouest de Lyon. 54 % des flux circulant actuellement sur le cours de Verdun à l'heure de pointe se reporteraient sur ces nouvelles infrastructures. Ces reports ne pourront intervenir avant 10 à 15 ans et, compte tenu de la demande de déplacements entre l'Ouest ou le Sud lyonnais et le centre de Lyon, le cours de Verdun restera de toute façon un axe de circulation urbaine important.

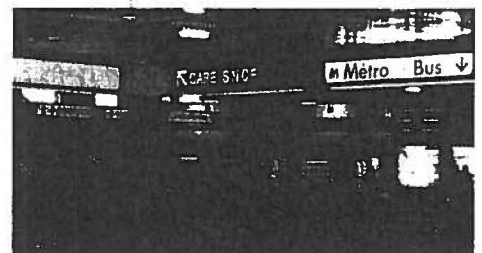


La desserte de la Confluence

- L'aménagement de la Confluence fera de ce territoire un nouvel espace de centralité, siège en particulier d'entreprises, d'institutions ou d'équipements culturels (tel le futur musée des Confluences) à fort rayonnement. L'ambition du projet appelle sa desserte par un mode lourd de transports en commun, c'est-à-dire le prolongement, depuis Perrache, du métro ou du tramway vers le sud.

La restructuration de la gare de bus de Perrache

- La restructuration de la gare de bus paraît inéluctable. En effet, conserver une gare de bus terminus à Perrache perdrait son sens avec le prolongement au sud du métro ou du tramway. On note que, sans anticiper ces transformations, le plan des déplacements urbains prévoit une réorganisation du réseau des transports en commun, comportant en particulier la suppression de certains terminus à Perrache.
- À cette logique de transports s'ajoute une logique d'aménagement : l'espace central est rare et cher. La gare routière internationale et les bus départementaux pourraient être relocalisés ailleurs dans la ville. Quant aux transports urbains (TCL), une économie substantielle d'espace peut être réalisée en transformant les terminus en lignes passantes (plus économiques en place) et en reportant le stationnement des bus, actuellement largement pratiqué à Perrache, vers des lieux moins encombrés.



idées et propositions

Cours de Verdun : des options à trancher à long terme

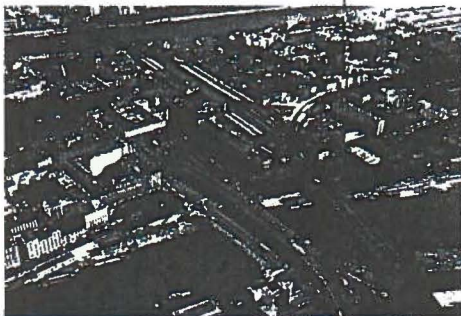
La requalification du cours de Verdun est un projet à très long terme, qu'il serait vain d'arrêter aujourd'hui sans connaître le contexte général de l'agglomération à l'horizon considéré qui, rappelons-le, se situe au-delà du déclassement de l'autoroute (minimum 10 à 15 ans). Il est néanmoins plus que probable que le cours de Verdun reste un axe majeur de circulation automobile.

Ne pas entretenir le mythe du cours de Verdun d'antan



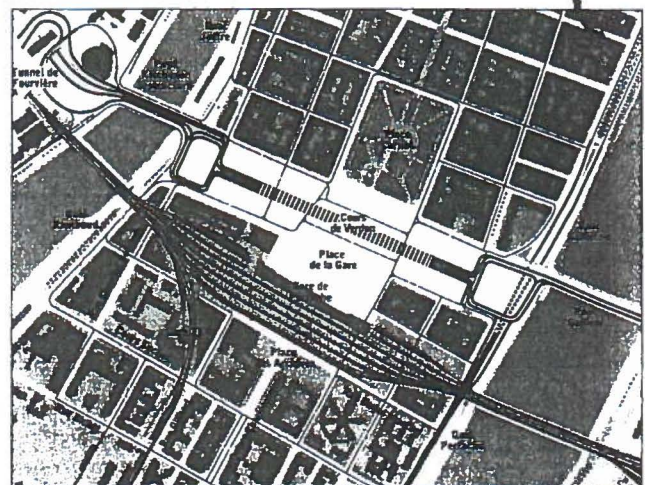
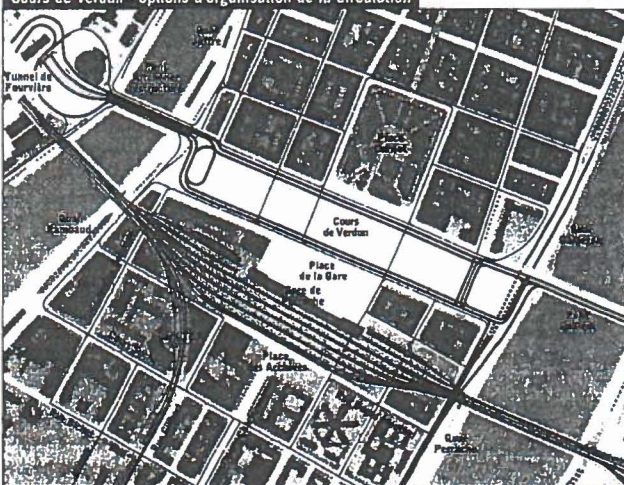
- Nombre de Lyonnais évoquent avec nostalgie la place Carnot et le cours de Verdun "d'avant l'autoroute", la fête foraine, l'animation et les arbres d'autrefois. Il doit être clair cependant qu'un retour à la situation antérieure n'est pas envisageable : le cours de Verdun et le tunnel de Fourvière offrant aujourd'hui l'un des accès principaux au centre de Lyon depuis l'Ouest lyonnais, la circulation automobile y restera importante. Il reste néanmoins prématuré d'arrêter des choix tranchés en ce qui concerne la conception des voiries (en surface dans des contre-allées ou en souterrain) ou la possibilité de construire ou non sur l'emprise du cours de Verdun.

Démolir le pont autoroutier sur la Saône ?



- Au droit de Perrache, la Saône est aujourd'hui franchie par trois ouvrages : le pont ferroviaire, le pont urbain Kitchener et le pont autoroutier pour les véhicules en transit sur la Presqu'île. Une fois déclassée, l'infrastructure autoroutière deviendra une voirie d'agglomération et sera désormais gérée et réaménagée comme telle. Dans ces conditions, la présence extrêmement forte du pont autoroutier et l'existence de deux ponts côte à côte paraîtra tout à fait incongrue. Aussi est-il suggéré, dans une vision à très long terme, de supprimer le pont autoroutier et de réaménager les ouvrages restant pour concentrer les flux sur le seul pont Kitchener.

Cours de Verdun - Options d'organisation de la circulation



Axes urbains
(voies en trémie ----)

Voies locales
(voies couvertes ----)

Circulation latérale
en contre-allées de surface

Circulation centrale
en trémie

Lyon Confluence

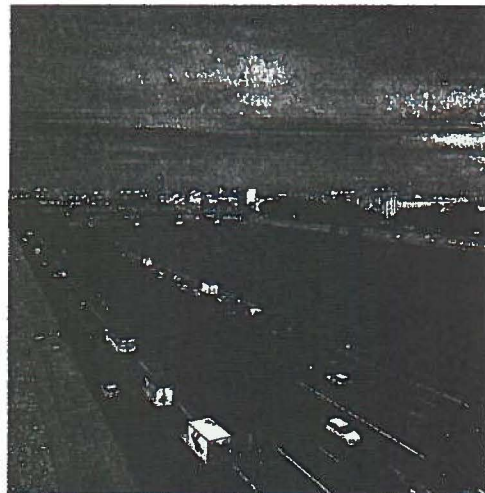
Un espace en voie de désenclavement

Coincé entre voies ferrées et autoroute

L'essor industriel du nouveau quartier sera de courte durée. Dès la seconde moitié du XIX^e siècle, l'hégémonie du rail s'étend sur le site, dont la vocation industrialoportuaire s'avère mal assurée. La "prise en otage" du quartier par le chemin de fer est stigmatisée par la construction, en 1857, de la gare de Perrache en travers de la Presqu'île. Les activités logistiques se développeront par la suite avec la gare ferroviaire de marchandises, le port Rambaud, le centre de tri postal puis le marché de gros, aujourd'hui marché d'intérêt national.

Le programme autoroutier des années 1960-70 parachève l'enfermement du site. L'A6 Paris-Lyon, qui dessert l'Ouest lyonnais, débouche sous le nouveau tunnel de Fourvière (1971), franchit la Presqu'île en passant sous le centre d'échanges (achevé en 1976) et rejoint l'autoroute A7 qui descend vers le Sud en empruntant les berges du Rhône.

Ce processus d'enfermement a figé le sud de la Presqu'île dans le statut d'espace annexe dédié aux activités "encombrantes" de la ville (chemin de fer, abattoirs, prisons...) hérité du XIX^e siècle.



Le quai Perrache et l'autoroute A7 le long du Rhône

Des réalisations d'infrastructures déterminantes dans l'avenir

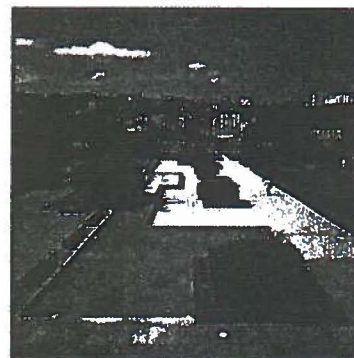
Aujourd'hui, à Lyon comme dans la plupart des agglomérations françaises, c'est l'allègement du trafic automobile en centre-ville qui constitue le principal enjeu de la réflexion sur les transports.

■ Après le tronçon nord du boulevard périphérique mis en service en juillet 1997, le bouclage complet du boulevard par l'ouest devrait être réalisé. Il permettra à cette infrastructure de capter le trafic d'agglomération qui transite actuellement par le tunnel de Fourvière.

■ Plus à l'ouest, l'État étudie la faisabilité d'un grand contournement autoroutier reliant l'A6 au niveau d'Anse à l'A7 au niveau de Vienne pour dévier de l'agglomération le grand transit national et européen empruntant la vallée du Rhône.

Les services de l'Équipement estiment que 54 % du trafic circulant actuellement sous le tunnel de Fourvière à l'heure de pointe se reporterait sur ces nouvelles infrastructures.

L'État étudie également la réalisation d'un couloir de fret ferroviaire nord-sud contournant Lyon, qui permettrait en particulier de décharger les infrastructures de la Presqu'île.



Le site aujourd'hui



**Principales
emprises foncières
publiques**

Domaine public local	22,6 ha
Domaine public national	4,0 ha
Infrastructure ferroviaire dont voirie de l'Etat dont patrimoine de l'Etat	27,2 ha 8,6 ha 18,6 ha
Mairie de Paris	15,3 ha
Domaine public local dont Port de Paris dont Etat	10,4 ha 6,3 ha 4,1 ha
Gendarmerie de Paris	5,6 ha
Ecole de la Police	3,9 ha
Espace public de Paris	3,8 ha
Centre de Paris	2,2 ha
Centre de Paris	2,0 ha
Bibliothèque de Paris	1,9 ha
Centre de Paris	1,6 ha
Centre de Paris	1,3 ha
Autorité de Paris	1,2 ha
Autorité de Paris	1,1 ha

Lyon Confluence

Un véritable espace de projet

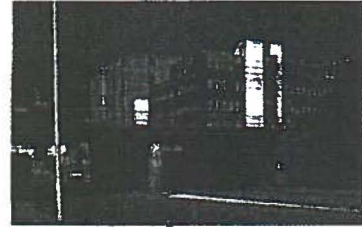
De remarquables opportunités foncières

Le site est aujourd'hui en grande partie occupé par des organismes publics ou parapublics. Le départ ou la restructuration de certains d'entre eux, parmi les plus importants, libéreront des emprises foncières considérables à l'échelle du centre-ville, rendant possible une opération d'aménagement de très grande ampleur.

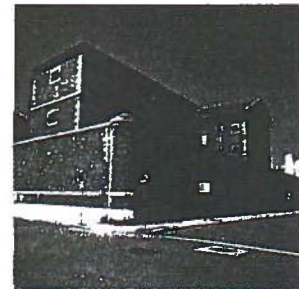
Au sud s'étendent entre autres le marché de gros - dont le déménagement sur la nouvelle plate-forme logistique de Mions-Corbas est programmé pour 2003 - et les installations ferroviaires, postales et portuaires, dont la délocalisation a déjà commencé.

Au nord, les prisons de Saint-Paul et de Saint-Joseph sont également vouées à la désaffectation en 2004.

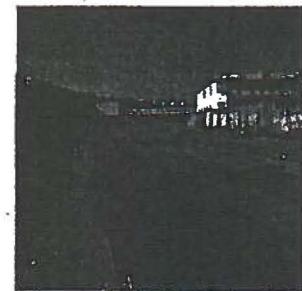
Au total, environ 70 hectares de terrain détenus par des organismes publics ou parapublics sont libérables.



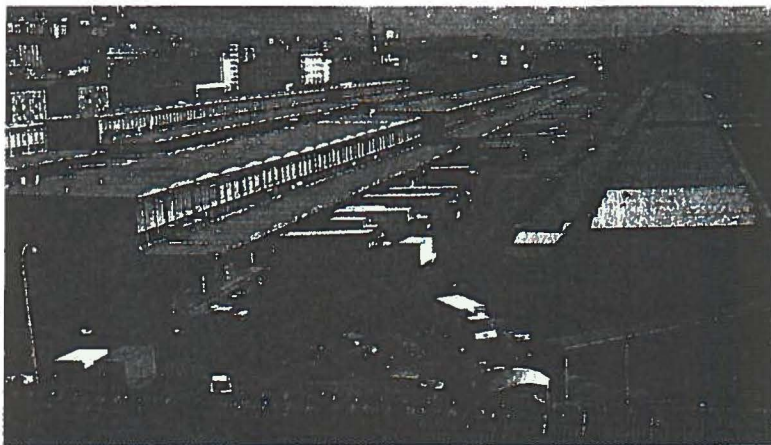
L'ancien centre de tri postal de Montroulet



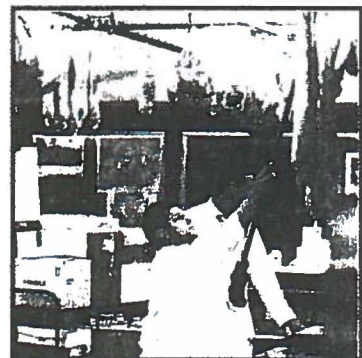
Les prisons Saint-Paul et Saint-Joseph



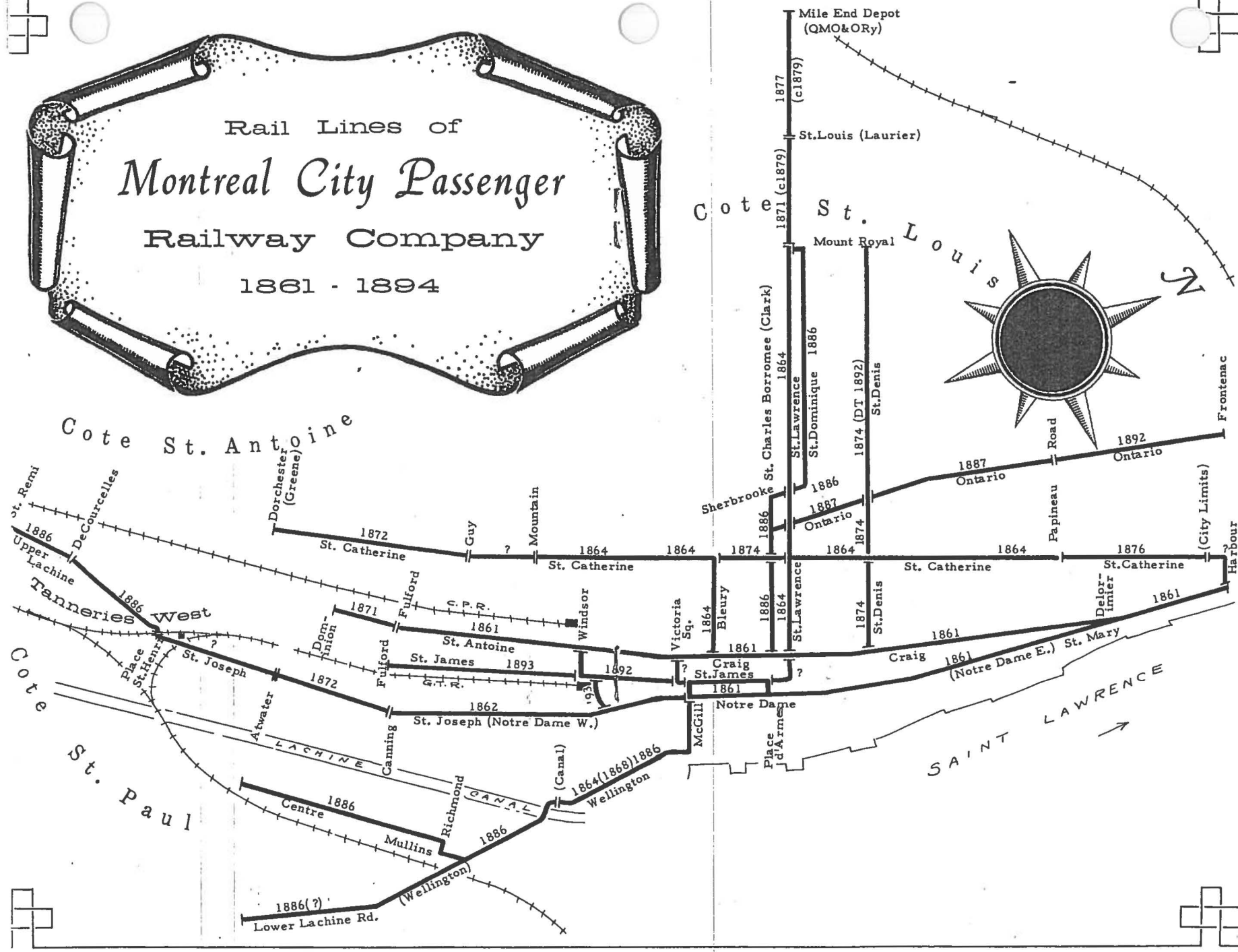
Le quai Rambaud

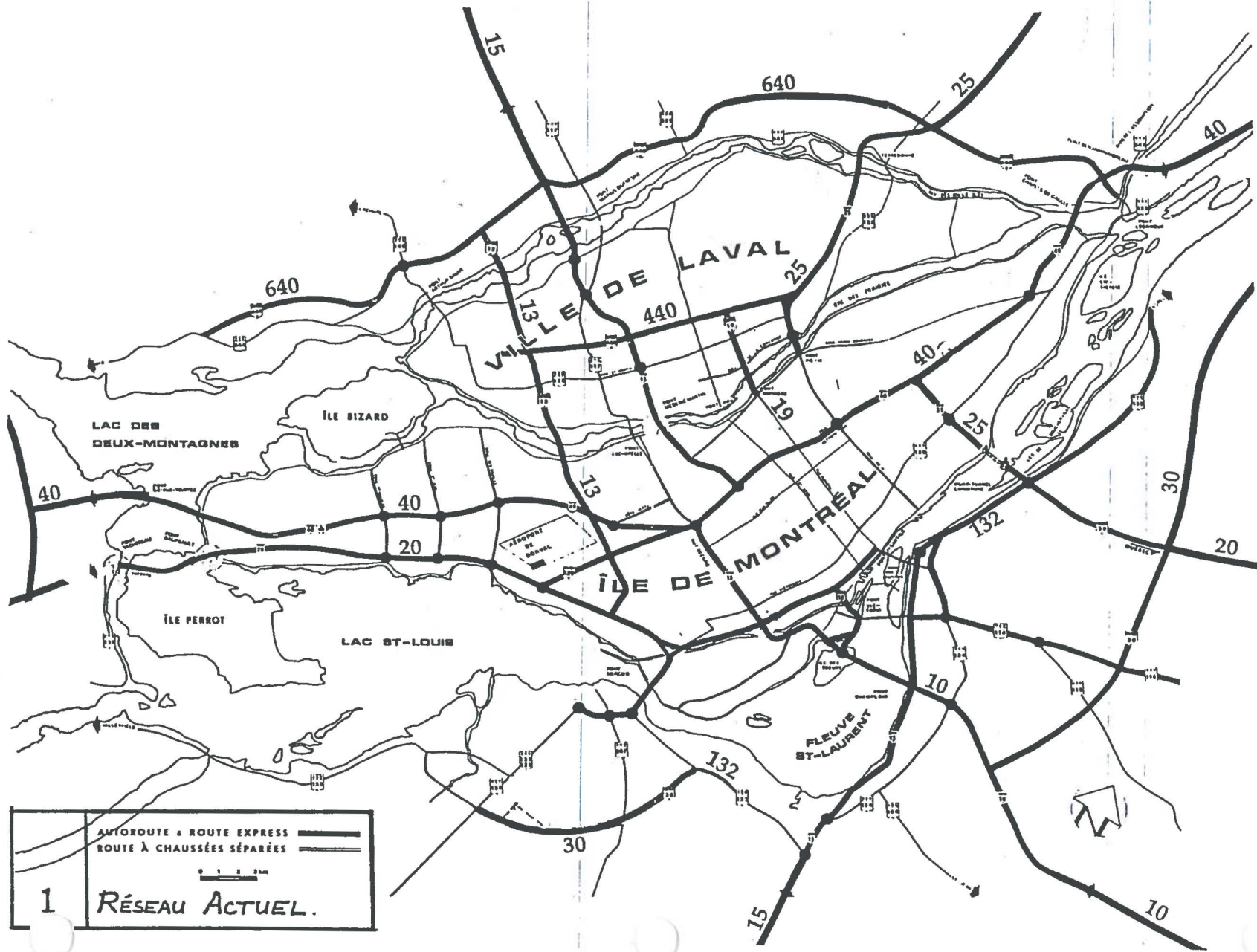


Le marché d'intérêt national



Rail Lines of
**Montreal City Passenger
 Railway Company**
 1861 - 1894





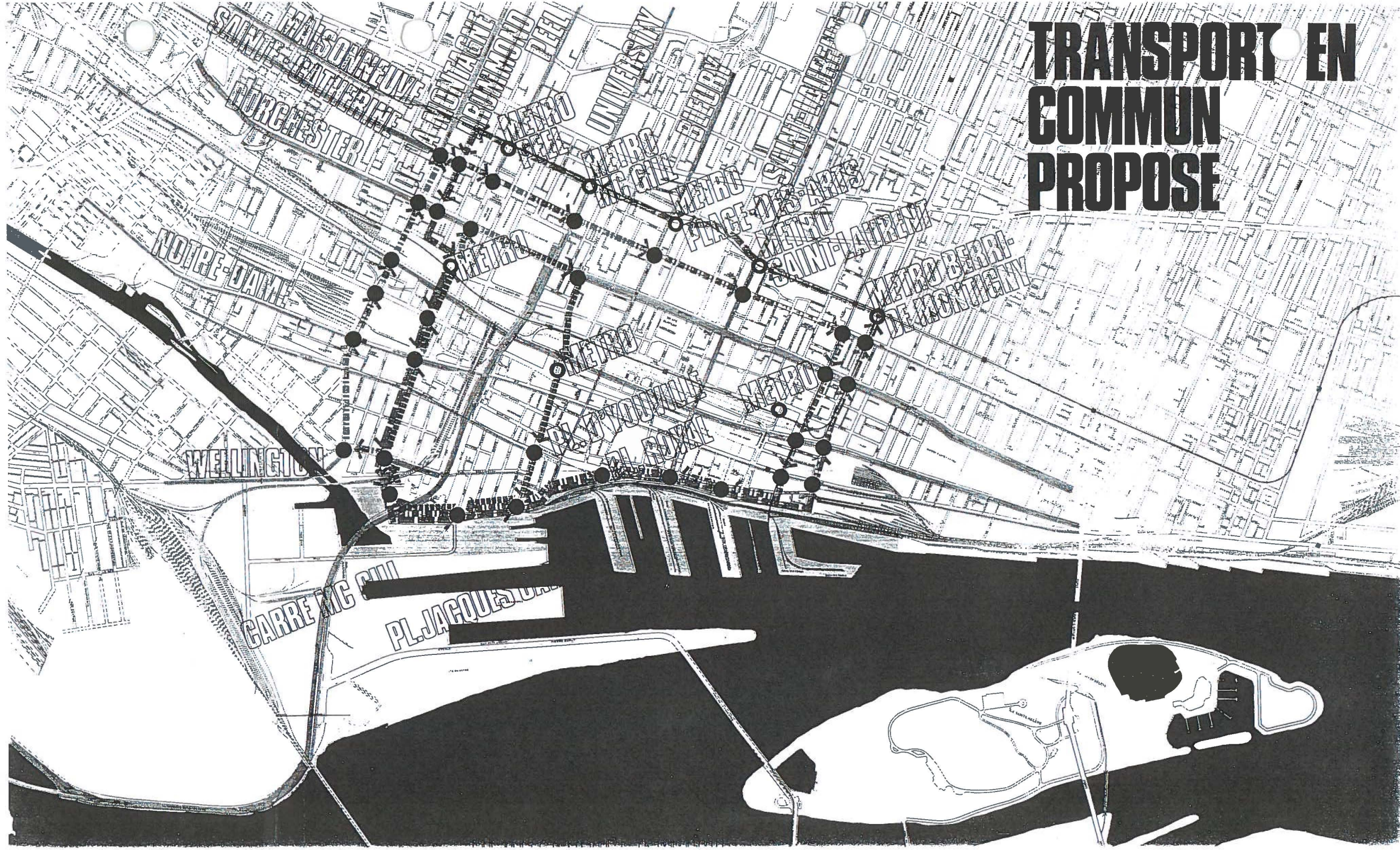
AUTOROUTE & ROUTE EXPRESS
 ROUTE À CHAUSSÉES SÉPARÉES

0 1 2 3 km

1 RÉSEAU ACTUEL.

(4)

TRANSPORT EN COMMUN PROPOSE

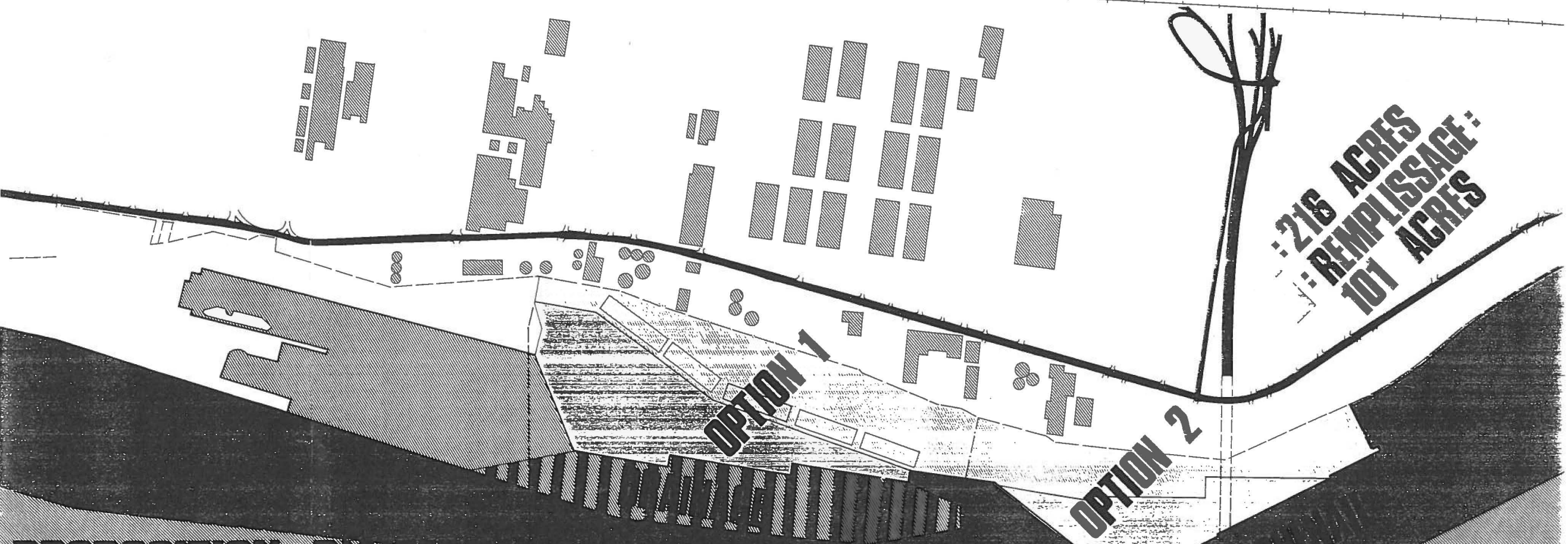


**PROPOSITION D'ALTERNATIVES
AU TERMINUS DE
CONTAINERS
JACQUES-CARTIER**

SECTION 62

SECTION 78

**MONT-TUNEL
LA FONTAINE**



**216 ACRES
REMPLISSAGE:
101 ACRES**

20.00
x

VIEUX PORT DE MONTRÉAL

ETUDE DE REMISE EN VALEUR

CONSEIL DES PORTS NATIONAUX / PORT DE MONTRÉAL
MINISTÈRE D'ÉTAT AUX AFFAIRES URBAINES

MICHEL LINCOURT
HARRY PARNASS
STEPHEN McLAUGHLIN
CLAUDE PARISEL
GILLES SAINTE-CROIX

Ont aussi collaboré à l'étude:

JEAN-CLAUDE MARSAN, LUC OUIMET, LEONARD WARSHAW,
ROBERT ROWAN, DENISE TAILLANDIER, PAUL ZAJFEN,
ROBERT LESCHHORN

Secrétariat: DIANE SKINNER Photographie: MARIO TOLEDO

Montréal, mai 1975

COMMUNIQUÉ DE PRESSE

Pour diffusion immédiate
Montréal, le vendredi 24 mars 2000

« LA CONSOLIDATION DES MILIEUX URBAINS ET LE RÉSEAU AUTOROUTIER : Expériences étrangères et projets québécois »
14 ET 15 AVRIL 2000, AMPHITHÉÂTRE DE LA FACULTÉ DE L'AMÉNAGEMENT - UNIVERSITÉ DE MONTRÉAL, 2940, chemin de la Côte-Sainte-Catherine, Montréal

Le *Groupe de recherche en Architecture Urbaine* de l'École d'architecture, la Faculté de l'aménagement et la *Chaire en paysage et environnement* de l'Université de Montréal organisent un colloque international, accompagné d'une exposition, les 14 et 15 avril prochain, sur le thème « LA CONSOLIDATION DES MILIEUX URBAINS ET LE RÉSEAU AUTOROUTIER: Expériences étrangères et projets québécois ».

Cet événement réunira l'expertise de sommités internationales nord-américaines ayant élaboré et réalisé des projets exemplaires de réaménagement urbain dans un contexte de déploiement et de requalification des réseaux autoroutiers. Le colloque sera aussi l'occasion de faire valoir l'expertise québécoise développée dans ce domaine dans le cadre des projets de requalification des corridors autoroutiers en cours à la capitale du Québec et qui met en évidence une stratégie de « projet de paysage ».

Cette rencontre sera avant tout un forum de discussion pour débattre des enjeux urbains en interface avec les infrastructures autoroutières, en portant un regard particulier sur le cas montréalais. Il permettra donc de faire le point sur la situation métropolitaine et d'énoncer un cadre de questionnements portant à la fois sur l'aménagement urbain, sur l'arrimage des infrastructures de transports au devenir de la ville, sur l'apport de réflexions engagées en architecture urbaine, en design urbain et en paysage urbain dans la mise en oeuvre des projets montréalais.

En dernier lieu, ce colloque, qui réunira les principaux protagonistes et acteurs interpellés par cette problématique, permettra de dégager des pistes de réflexions et d'énoncer des orientations pour l'avenir.

-----30-----

Source :
Chaire en paysage et environnement
Université de Montréal
(514) 343-2320
paysage@paysage.umontreal.ca

Renseignements :
Alan Knight
Responsable scientifique de l'événement
Professeur agrégé, École d'architecture
Faculté de l'aménagement
Université de Montréal
(514) 343-7696 amee@dsuper.net

Programme du Colloque

14 avril, 18h00:

Ouverture du colloque: Irène Cinq-Mars¹, Doyenne, Faculté d'Aménagement

Allocution du présidente d'honneur: Noushij Eloyan², Vice-présidente du Comité Exécutive, Ville de Montréal, co-présidente d'honneur

Présentation des conférenciers: Georges Adamczyk, directeur, École d'architecture

Conférencier 1: Steve Abel, avocat, Chairman of the Portland Planning Commission, City of Portland, Oregon (projet du Tom McCall Waterfront Park)

Conférencier 2: Peter Park, Planning Director, City of Milwaukee, (project Park East Freeway).

Remerciements et invitation à la réception: Georges Adamczyk

14 avril, 20h30:

Réception et vernissage dans le hall d'exposition (vin, hors-d'œuvre)

15 avril, 9h00

Présentation du conférencier: Philippe Poullaouec-Gonidec, titulaire, Chaire en paysage et environnement de l'Université de Montréal

Conférencier 3 : Bernard St-Denis - Chaire en paysage et environnement. Projets d'intégration d'Autoroutes et Portes d'entrée pour la Commission de la capitale nationale du Québec (CCNQ)

15 avril, 10h30-11h00 Pause: cafés et collations servis dans le hall

15 avril, 11h00 **Table-ronde:** animée par : à confirmer.

Participants:

Les trois conférenciers

Alan Knight, Université de Montréal

Gérard Beaudet, Institut d'urbanisme, Université de Montréal

Un représentant du Ministère des transports du Québec

Johanne Falcon, Travaux Public, Ville de Montréal

Daniel Arbour, Daniel Arbour et associés (ou son représentant)

15 avril 14h30

Allocution de clôture: L'honorable Louise Harel, Ministre d'État des Affaires Municipales et à la Métropole, co-présidente d'honneur

Remerciements: Irène Cinq-Mars, Doyenne, Faculté d'Aménagement, Université de Montréal

¹ Présence au colloque confirmé

² Présence au colloque à confirmer