

SOMMAIRE

Table des figures	8
Table des tableaux	10
1 Introduction	11
2 Innovation institutionnelle et transformations urbaines	13
2.1 Innovation institutionnelle	13
2.2 Innovation sociale.....	14
2.2.1 Définition.....	14
2.2.2 Les acteurs de l'innovation sociale.....	15
2.2.3 Exemples d'innovation sociale	16
2.2.4 L'innovation sociale portée par les citoyens	17
2.3 Transformation urbaine	18
2.3.1 Les friches urbaines	18
2.3.2 La résilience des territoires.....	21
3 Méthode et données	22
4 Deux villes portuaires : Québec et Saint-Nazaire.....	24
4.1 La ville de Québec.....	24
4.1.1 Le Québec et le fleuve Saint-Laurent : une histoire étroitement liée ..	26
4.1.2 Une population vieillissante	28

4.1.3	Une économie fondée sur les services	29
4.1.4	Organisation et développement de la ville de Québec.....	30
4.1.5	Le port de Québec.....	35
4.2	La ville de Saint-Nazaire	40
4.2.1	Du village de pêcheurs au port transatlantique	41
4.2.2	Un regain d'habitants	44
4.2.3	Une économie fondée sur l'activité maritime.....	45
4.2.4	Le port de Saint-Nazaire	47
5	Relation ville-port : un rayonnement à l'échelle mondiale.....	51
6	Conclusion	54
7	Annexes	56
8	Bibliographie	57

Table des figures

Figure 1 : Localisation géographique des cas d'études. Auteur : Florie Hilaire.....	22
Figure 2 : Vue Satellite (2016) de Québec et Lévis de part et d'autre du fleuve Saint-Laurent et la pointe ouest de l'île d'Orléans. Source : Wikipédia.	24
Figure 3 : Carte des arrondissements et des quartiers de la ville de Québec. Auteur : Armelle Rossetti	25
Figure 4 : Carte du Bas Canada. Source : L'encyclopédie canadienne.	26
Figure 5 : Bassin Louise et abris pour les immigrants, 1908. Auteur : John Woodruff	27
Figure 6 : Pyramides des âges de la population de Québec en 2001, 2010 et 2020. Auteur : Florie Hilaire. Source des données : Institut de la statistique du Québec... ...	28
Figure 7 : Lien entre les trois piliers du développement durable et les grandes orientations d'aménagement et de développement. Source : Ville de Québec.....	33
Figure 8 : Résumé de la consultation publique en ligne. Source : Ville de Québec. 34	
Figure 9 : La démarche de révision du schéma d'aménagement et de développement. Source : Ville de Québec.....	35
Figure 10 : Relation commerciale du port du Québec. Source : Port du Québec. ...36	
Figure 11 : Les différents secteurs du port de Québec. Source : Port de Québec. ...37	
Figure 12 : Vue aérienne de Saint-Nazaire. Auteur : Martin Launay.....	40
Figure 13 : Le port de Saint-Nazaire au XIXème siècle. Source : Saint-Nazaire tourisme.	41
Figure 14 : Base sous-marine de Saint-Nazaire. Auteur : Kateznic.....	43

Figure 15 : Évolution de la population de la ville de Saint-Nazaire entre 1968-2017. Auteur : Florie Hilaire. Source : INSEE.....	44
Figure 16 : Pyramides des âges de la population de la ville de Saint-Nazaire en 2007 et 2017. Auteur : Florie Hilaire. Source : INSEE.....	45
Figure 17 : Localisation des effectifs des activités maritimes et non maritimes. Source : INSEE.....	45
Figure 18 : Vue d'ensemble du port de Saint-Nazaire. Auteur : Pouick44.....	47
Figure 19 : Projet ville-port de Saint-Nazaire. Auteur : Emmanuel Guimard.....	49
Figure 20 : Vu sur le périmètre du projet Ville-Port de Saint-Nazaire. Source : enpaysdelaloire.com.....	50

Table des tableaux

Tableau 1: Evolution du PIB au Québec par secteur entre 2007 et 2018. Auteur : Florie Hilaire. Source : Institut de la statistique du Québec.	29
Tableau 2 : Secteurs d'activité du port de Québec. Auteur : Florie Hilaire. Source : Port de Québec.	37
Tableau 3 : Emplois selon le secteur d'activité de la ville de Saint-Nazaire. Auteur : Florie Hilaire. Source : Insee, RP2007, RP2012 et RP2017	45

1 Introduction

Les premières villes sont apparues au néolithique (appelé l'âge de la pierre polie) près d'une source d'eau. La présence de l'eau dans les villes constituait une réelle ressource pour l'homme. Depuis la naissance des villes, l'eau contribue à l'alimentation, aux loisirs, à l'industrie, aux transports, à la défense des hommes. Cette ressource est un « élément riche de potentialités par les facilités de communication intra-urbaine ou extérieure qu'elle offre souvent » (Jean Pelletier, 1990). Certaines villes ont profité de la présence de cet élément pour développer leur port et éventuellement vivre autour de cette activité portuaire. Depuis leur création, les villes ont connu de nombreuses mutations dues aux guerres, à la crise écologique, à la crise économique, à l'augmentation de la population. De nouveaux enjeux apparaissent et disparaissent au cours du temps. Des enjeux auxquels les villes doivent remédier pour répondre aux besoins de la population. La ville doit, par conséquent, changer et se renouveler. La ville est donc un espace qui n'est pas figé dans le temps et dans l'espace. À la fin du XIXème siècle, la notion de développement durable est apparue et a affecté le monde entier. Dans le rapport Brundtland de 1987, cette notion se définit comme un développement qui « répond aux besoins présents sans compromettre la possibilité pour les générations à venir de satisfaire les leurs. » Nous devons « apprendre à concilier les progrès économiques et sociaux sans mettre en péril l'équilibre naturel de la planète » (ADEME). Les modes de consommation sont à revoir, l'aménagement des villes à repenser. Nous ne sommes plus dans une politique d'étalement urbain mais de densification des territoires. Les friches offrent cette possibilité aux villes de se renouveler sur elles-mêmes. Les modes de gouvernance sont remis en question. Des innovations, que nous pouvons qualifier d'institutionnelles, apparaissent un peu partout.

Le travail réalisé, ici, consistera à l'étude et la comparaison de deux villes portuaires : Saint-Nazaire et Québec. Dans un premier temps, nous reviendrons sur

les termes « d'innovation institutionnelle » et de « transformation urbaine ». La compréhension des termes du sujet nous permettra de passer, par la suite, à l'histoire des deux villes. Dans cette partie, nous verrons comment les villes de Saint-Nazaire et de Québec se sont développées démographiquement, économiquement et spatialement. Pour finir, nous analyserons la relation ville-port de chaque territoire ainsi que la place qu'occupe le port dans le développement de la ville. Nous faisons l'hypothèse, ici que les infrastructures majeurs comme les ports ont un important impact sur le dynamisme de développement des villes.

Rapport! Gratuito

2 Innovation institutionnelle et transformations urbaines

2.1 Innovation institutionnelle

Afin de comprendre ce qu'est une innovation institutionnelle, il est important de comprendre ce qu'est une institution et ce qu'est une innovation.

Le CNRTL définit une institution comme un « Ensemble des structures politiques et sociales établies par la loi ou la coutume et qui régissent un État donné ». Pour compléter cette définition, les institutions peuvent être catégorisées en deux grandes familles : les institutions formelles et les institutions informelles. Les institutions formelles sont sous formes écrites, elles correspondent aux lois, aux réglementations, aux normes et aux contrats qui dictent notre quotidien. Les institutions informelles, quant à elles, ne sont pas écrites ; elles correspondent à des normes de comportements, des habitudes, des routines, des manières de faire les choses. Ce sont des schémas que la société intérieurise de manière indirecte. Une habitude peut être institutionnalisée passant ainsi d'une institution informelle à une institution informelle.

Le terme innovation n'a pas de définition unique mais une infinité. Ici, l'innovation sera définie comme « une nouvelle idée, une nouveauté utile, en termes de résolution de problèmes ou de réalisations d'objectifs » (Van de Ven, 1986) permettant un débouché en termes de valeurs économiques et sociales.

Ainsi, l'innovation institutionnelle représente l'émergence de nouvelles institutions qui offrent une certaine utilité économique, sociale, culturelle, ... individuelle ou collective. C'est une nouvelle « règle du jeu » qui va permettre des avantages et répondre à un besoin. Cette nouvelle règle peut soit créer de nouvelles institutions (innovation perturbatrice ou radicale) soit changer les institutions existantes (innovation moins perturbatrice ou incrémentale) (Van de Ven, 2006).

D'après Raffaelli et Glynn (2015), l'innovation intentionnelle se situerait à l'intersection de trois dimensions : nouveauté, utilité et légitimité. Toutes les innovations sont au croisement des dimensions utilité et nouveauté. Cependant, la dimension légitimité est propre aux innovations institutionnelles. La légitimité implique la compréhension et l'acceptation du changement (Glynn et Abzug, 2000). Elle joue le rôle d'orientation des comportements pour que cette innovation soit perçue comme acceptable par le public. Là est toute la difficulté. Il y a des perdants et des gagnants quand il y a un changement des règles du jeu.

2.2 Innovation sociale

Dans le cadre de ce PFE, nous nous intéresserons aux innovations institutionnelles issues des institutions informelles, et plus précisément aux innovations sociales. Les études de cas portant sur les villes de Québec et de Saint-Nazaire, ici, sera opposé les définitions française et canadienne de l'innovation sociale. « Plus le cadre institutionnel est permisif plus il y a de chance que l'innovation sociale apparaisse. Certaines innovations sociales peuvent devenir des innovations institutionnelles en matière d'éducation, environnement, art, culture... »(Hamdouch, 2020).

2.2.1 Définition

L'innovation sociale est « une nouvelle loi, un nouveau type d'organisation qui répond plus adéquatement et plus durablement que les solutions existantes à un besoin social bien défini, une solution qui a trouvé preneur au sein d'une institution, d'une organisation ou d'une communauté et qui produit un bénéfice mesurable pour la collectivité et non seulement pour certains individus. La portée d'une innovation sociale est transformatrice et systémique. Elle constitue, dans sa créativité inhérente, une rupture de l'existant » (Réseau québécois en innovation sociale (RQIS), 2011). Le conseil supérieur de l'économie sociale et solidaire complète cette définition en

disant que « L'innovation sociale consiste à élaborer des réponses nouvelles à des besoins sociaux nouveaux ou mal satisfaits dans les conditions actuelles du marché et des politiques sociales, en impliquant la participation et la coopération des acteurs concernés, notamment des utilisateurs et usagers. Ces innovations concernent aussi bien le produit ou service, que le mode d'organisation, de distribution, domaines comme le vieillissement, la petite enfance, le logement, la santé, la lutte contre la pauvreté, l'exclusion, les discriminations (...). Elles passent par un processus en plusieurs démarches : émergence, expérimentation, diffusion, évaluation. » Ainsi, ce qui découle de ces deux définitions est que l'innovation sociale a pour but de « vaincre l'exclusion sociale, améliorer la qualité des services de provisions, améliorer la qualité de vie et le bien-être des individus » (Moulaert et al., 2013). Les innovations sociales émanent de groupes de personnes qui, en temps normal, ne coopèrent pas pour répondre à des besoins sociaux. L'approche socio-territoriale de l'innovation sociale intègre trois dimensions qui sont la satisfaction des besoins des individus, l'augmentation des pouvoirs politiques des citoyens et le changement des relations sociales (Hamdouch et Galvan, 2019).

2.2.2 Les acteurs de l'innovation sociale

« L'innovation sociale se joue le plus souvent dans la proximité, sur le territoire » (Elise Depecker, 2012) ; c'est-à-dire à l'échelle d'un quartier, d'une ville ou d'une agglomération par exemple. En France, quatre catégories d'acteurs contribuent à la production d'innovation sociale aux côtés des citoyens : les associations loi 1901¹ qui forment le plus grand laboratoire d'innovation sociale de France ; les fondations

¹ « Une association type loi 1901 est une convention en vertu de laquelle deux personnes au moins décident de partager leurs connaissances et/ou leur activité dans un but autre que le partage des bénéfices ou la recherche du profit. En ce sens, elle se distingue d'une société classique (SAS, SASU, SARL, SCI). » (Legalplace, <https://www.legalplace.fr/guides/association-loi-1901/>)

d'entreprises qui peuvent être d'utilité publique ou des fondations de l'économie sociale ; les entreprises sociales qui sont souvent à finalité sociale ou environnementale (secteurs émergents qui reposent sur des innovations sociales ; les collectivités territoriales engagées dans l'innovation sociale (Elise Depecker, 2012). Finalement, les acteurs porteurs de l'innovation sociale sont les citoyens, les entrepreneurs et les pouvoirs publics.

Le RQIS quant à lui, a une approche plus économique. Il identifie comme acteurs les porteurs, les bailleurs de fonds, les partenaires de soutien et les preneurs. Les porteurs sont ceux, comme leur nom l'indique, qui portent un projet novateur. Ceux qui créent, propulsent et promeuvent l'innovation sociale. Les bailleurs de fonds financent les projets d'innovation. Les partenaires de soutien supportent et accompagnent tout au long du projet les porteurs. Ils partagent et échangent leurs idées et expériences avec les porteurs. De plus, « ils diffusent, promeuvent et documentent les projets d'innovation sociale, leur apportant ainsi une certaine crédibilité » (Réseau québécois en innovation sociale (RQIS), 2011). Pour finir, les preneurs sont ceux qui bénéficient de l'innovation sociale. Ils s'approprient l'innovation sociale et participent au processus.

2.2.3 Exemples d'innovation sociale

Le terme d'innovation sociale étant très large, l'agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (ADEME) propose quelques initiatives qu'il est possible d'identifier comme telle. Elle cite « les circuits courts alimentaires, la consommation collaborative, la mutualisation des services comme le covoiturage ou l'autopartage entre particuliers, l'habitat participatif, les projets d'énergies renouvelables participatives, les communautés énergétiques locales, les budgets participatifs, la participation citoyenne... » Quelle que soit l'innovation sociale mise en place, celle-ci aura un impact aussi bien social, économique, politique ou culturel. À long terme, toutes ces actions ou initiatives contribueront à l'amélioration ou même provoqueront

des changements considérables au sein des structures de gouvernance et renforceront l'empowerment² des personnes (Moulaert, MacCallum, Mehmood et Hamdouch, 2013).

2.2.4 L'innovation sociale portée par les citoyens

Les innovations institutionnelles viennent du « haut », c'est-à-dire qu'elles viennent des pouvoirs publics. À l'inverse, les innovations sociales, viennent du « bas », des citoyens. Mon sujet portera sur ces innovations qui viennent des citoyens : soit la participation citoyenne de type ascendante (du bas vers le haut).

2.2.4.1 La gouvernance

Avant de définir ce qu'est la participation citoyenne, il est important de définir dans un premier temps le terme de gouvernance. « La gouvernance est l'ensemble des règles et des processus collectifs, formalisés ou non, par lequel les acteurs concernés participent à la décision et à la mise en œuvre des actions publiques. Ces règles et ces processus, comme les décisions qui en découlent, sont le résultat d'une négociation constante entre les multiples acteurs impliqués. Cette négociation, en plus d'orienter les décisions et les actions, facilite le partage de la responsabilité entre l'ensemble des acteurs impliqués, possédant chacun une certaine forme de pouvoir » (Lacroix et St-Arnaud, 2012).

2.2.4.2 La participation citoyenne

Ces dernières décennies, la participation citoyenne est intégrée au processus de prise de décisions dans les domaines de l'aménagement et de l'urbanisme (Bacqué

² « L'empowerment, ou autonomisation ou capacitation, désigne tout processus de développement visant la prise en charge par l'individu de sa destinée économique, professionnelle, familiale et sociale, à travers une approche intégrée de l'apprentissage tout au long de sa vie. » (Marie Désilets, 2013)

Gauthier, 2011). Grâce à la participation, il est plus facile de définir les préférences du citoyen et donc de la qualité de l'opinion publique (Fung, 2011) ou de rechercher « des stratégies et des solutions novatrices à des problèmes complexes » (Innes et Booher, 1999). De manière générale, la participation citoyenne permettrait d'éviter le conflit territorial (Mathieu Pelletier, 2014).

2.3 Transformation urbaine

Maintenant, l'enjeu de ce travail est d'associer, d'impliquer ces innovations institutionnelles aux problématiques de transformation urbaine. Cette dernière peut se définir par le processus de transformation du tissu urbain. Il se caractérise par l'évolution morphologique à différentes échelles, l'épaisseur temporelle qui est importante pour fixer des formes urbaines émergentes et le rôle des acteurs notamment des pouvoirs publics et économiques dans la transformation du foncier, les habitants porteurs de pratiques sociales spécifiques. Les préoccupations actuelles liées au développement durable obligent à repenser autrement le processus de transformation urbaine : les citoyens doivent être intégrés au processus et la réhabilitation de friches urbaines doit être prise en compte dans les projets de ville durable.

2.3.1 Les friches urbaines

Les friches urbaines sont des « surfaces laissées à l'abandon, non encore construites ou supportant des constructions insalubres, en milieu urbain » (Saffache, 2005). Les friches peuvent être d'origines diverses : portuaires, industrielles, militaires, ferroviaires, etc... Les friches urbaines représentent un foncier important qui permet aux villes de se renouveler sur elles-mêmes et ainsi éviter l'étalement urbain. Dans ce rendu, nous nous intéresserons aux friches industrielles et aux friches portuaires.

2.3.1.1 Les friches industrielles

De manière succincte, une friche industrielle est « un espace historiquement utilisé à des fins industrielles, mais qui est aujourd’hui abandonné et inutilisé. Le terrain peut être contaminé ou non, mais dans les faits, il l'est souvent. Il peut être de superficies très variables, être localisé n'importe où dans la ville ou à sa périphérie, comporter ou non des bâtiments inutilisés » (Dumesnil et Ouellet, 2002). Cette définition fait appel à des notions temporelles et spatiales (superficies, localisées dans l'espace urbain). À l'origine, « loin d'être perçus comme les précieux témoins d'une culture industrielle, ces lieux sont le révélateur d'une rupture économique, voire d'un traumatisme social et véhiculent une image négative » (Real, 2015).

En effet, à partir des années 1970, l'Europe et l'Amérique du Nord sont touchées par la vague de désindustrialisation et subit alors une grande rupture comme l'exprime Emmanuelle Real. De grands secteurs d'activités connaissent un fort déclin. Les usines se délocalisent et/ou veulent se moderniser. Le résultat de ce phénomène est la fermeture de ces industries et donc la multiplication de zones en friche. C'est à partir des années 1990 que les friches industrielles ont été considérées avec importance notamment grâce au rapport Lacaze sur « les grandes friches industrielles » de 1985, commandé par la DATAR qui révèle un bilan inquiétant : près de 20 000 hectares de friches industrielles recensés en France. Concernant le Canada, aucune données n'a pu être trouvé sur le nombre de friches industrielles présentes sur le territoire. Ce lourd bilan a suscité l'émergence de nouvelles solutions, réflexions en terme de réutilisation et valorisation de ces friches.

2.3.1.2 Les friches portuaires

« Les friches portuaires regroupent les quais, les chantiers navals ou hangars présents des villes portuaires de l'après-guerre souvent caractérisées par une organisation sectorielle séparant les espaces urbain portuaire de la industrielle associée » (Stéphanie Lotz-Coll, 2018). L'effondrement de l'industrie lourde, à partir

des années 1970-1980, a généré un nombre important de friches portuaires. Leur reconversion a tardé à se mettre en place car leur traitement est complexe. Leur reconversion implique un véritable décloisement de l'interface ville-port avec une réouverture du port sur la ville (Tiano, 2010).

2.3.1.3 La requalification des friches

Depuis les années 1990, les projets de régénération urbaine ont débuté et se prolongent jusqu'à aujourd'hui. Il s'agit d'opérer une transformation urbaine à grande échelle, une intervention de requalification pour repenser l'espace. Cependant, les traces du passé subsistent : on rencontre dans la majorité des grandes villes des pays développés des espaces industriels désaffectés, qui peuvent tant représenter un fardeau pour les municipalités (difficultés de rentabilisation, dépollution coûteuse des anciens sites industriels) qu'un fort potentiel de réutilisation d'un point de vue économique, social, environnemental ou encore politique. La valorisation de friches s'avère, pour de nombreuses villes, être favorable à un renforcement d'identité car elle permet une mise en valeur du patrimoine industriel ancien. D'autres préfèrent démolir les bâtiments présents sur sites et reconstruire de nouveaux bâtiments pour en faire un quartier par exemple. Les bâtiments peuvent être, aussi, transformés en espace culturel, un espace commercial ou encore en espace résidentiel. Les choix qui s'offrent aux villes sont divers et variés en matière de reconversion et requalification de friches.

Ainsi, en offrant aux collectivités de nouvelles perspectives de développement socioéconomique, dans la logique du développement durable, les friches permettent aux villes concernées d'acquérir une nouvelle identité ou bien de la renforcer. De plus ces espaces s'avèrent être des atouts pour les communes concernées car ils représentent un foncier disponible intéressant pour les villes : les emplacements sont souvent centraux ou localisées en banlieue. Ainsi, l'utilisation de ces espaces permet en partie, de limiter l'étalement urbain.

2.3.2 La résilience des territoires

Une ville n'est pas un territoire figé dans le temps et dans l'espace. Son évolution dépend du contexte socio-économique dans laquelle elle se trouve (exemples : guerre, crise économique,...). Cette capacité à se transformer, à évoluer en fonction d'un événement s'appelle la résilience. Nicolas BEAUREZ, directeur de projet « résilience des territoires » au Cerema³ défini un territoire résilient comme « ayant la capacité à anticiper, à réagir et à s'adapter pour se développer durablement quelles que soient les perturbations auxquelles il doit faire face ».

³ Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement.

3 Méthode et données

Les cas qui seront abordés ici sont deux villes : Saint-Nazaire et Québec. La ville de Saint-Nazaire se situe au nord-ouest de la France et est bordée par l'océan Atlantique. La ville de Québec se situe à l'est du Canada, à la confluence du fleuve Saint-Laurent et de la rivière Saint-Charles, là où le fleuve se rétrécit. Le fleuve Saint-Laurent lui donnant un accès direct à l'océan Atlantique.



Figure 1 : Localisation géographique des cas d'études. Auteur : Florie Hilaire.

Les deux villes sont de tailles différentes, Saint-Nazaire faisant $46,8 \text{ km}^2$ et Québec $454,3 \text{ km}^2$. Malgré leur différence d'échelle, ces deux villes partagent une chose : elles se sont développées au bord de l'eau et plus précisément autour d'un port. Ce sont donc des villes portuaires. Le port de Saint-Nazaire est connu pour son chantier naval, la ville est même qualifiée de capitale de la construction navale en France. Le port de Québec est, quant à lui, connu pour être à vocation commerciale et de plaisance. Il est le deuxième port le plus important au Canada.

Les recherches sur ces villes ont été menées lors du premier semestre de la cinquième année au département aménagement et environnement de l'école polytechnique de l'université de Tours. La partie définition des termes du sujet a été

réalisée l'année précédente durant le dernier semestre de la quatrième année en binôme. Cette partie a été complétée, par la suite, cette année. Les données récoltées sont issues de recherches bibliographiques provenant d'articles scientifiques, d'articles de presse, de livres scientifiques, de thèses, de cartes et autres. En raison du confinement, il n'a pas été possible de récolter des données sur terrain. De ce fait, les observations se feront à partir de cartes et photographies trouvées sur internet. Toutes ces recherches ont pour but de comprendre la relation entre la ville et le port, de comprendre comment une infrastructure importante comme le port impacte le dynamisme de développement d'une ville.

Dans la partie suivante, nous ferons un point sur le passé, le présent et le futur de Québec et de Saint-Nazaire. Un point historique sera fait afin de comprendre comme les villes se sont créées et développées dans le temps. Nous suivrons l'évolution des deux villes que ce soit en termes de développement urbain, social ou économique. Nous verrons, aussi, comment les acteurs de l'innovation institutionnelle ont contribué au développement de ces villes. Le sujet du PFE portant sur la relation entre la ville et le port, nous nous intéresserons aux projets qui portent sur les ports des deux villes.

4 Deux villes portuaires : Québec et Saint-Nazaire

La ville de Saint-Nazaire se situe à l'embouchure de la Loire, plus long fleuve de France, qui lui donne accès aux territoires français à l'intérieur des terres. De plus, la ville de Saint-Nazaire est bordée par l'océan Atlantique lui offrant une ouverture sur le monde par voie maritime. La ville de Québec, quant à elle, s'est développée aux abords du fleuve Saint-Laurent et est traversée par la rivière Saint-Charles. Tout comme la ville française, le fleuve permet de se déplacer vers l'intérieur des terres mais offre aussi la possibilité de s'ouvrir au monde. Leur rapport à l'eau a pu influencer le développement de leur territoire avec la présence d'un port.

4.1 La ville de Québec

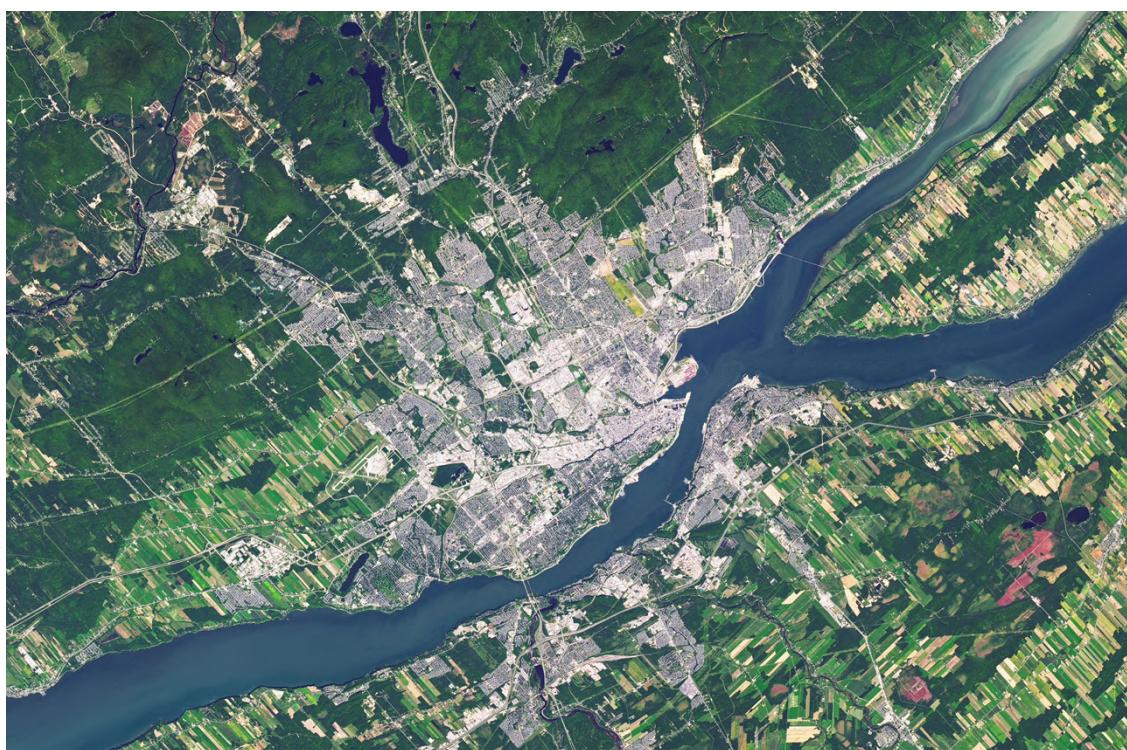


Figure 2 : Vue Satellite (2016) de Québec et Lévis de part et d'autre du fleuve Saint-Laurent et la pointe ouest de l'île d'Orléans. Source : Wikipédia.

La ville de Québec a été fondée en 1608 par Samuel de Champlain. En 2016, elle comptait 531 902 habitants. Aujourd'hui, la ville est la capitale administrative et la deuxième ville la plus importante, après la ville de Montréal, de la province de Québec. Elle situe à l'est du Canada, à la confluence du fleuve Saint-Laurent et de la

rivière Saint-Charles. C'est à cet endroit que le fleuve se rétrécit. À quelques kilomètres de là, se trouve un chapelet d'îles, dont l'île d'Orléans complique l'accès à l'Océan Atlantique. (Voir Figure 2) Québec tire son nom de l'alonquien « kébec » qui signifie « là où le fleuve se rétrécit ». La ville se découpe en six arrondissements qui sont La Haute-Saint-Charles, Charlesbourg, Beauport, Sainte-Foy—Sillery—Cap-Rouge, Les Rivières et la Cité-Limoilou (Voir Figure 3).



Figure 3 : Carte des arrondissements et des quartiers de la ville de Québec.
Auteur : Armelle Rossetti

Dans cette partie sera présentée la ville de Québec. Nous verrons l'évolution de la ville depuis sa création d'un point de vue historique, démographique, économique et urbanistique. Nous finirons cette partie en présentant le projet Laurentia, projet qui porte sur le développement du port de Québec.

4.1.1 Le Québec et le fleuve Saint-Laurent : une histoire étroitement liée

La ville de Québec a été fondée par Samuel de Champlain en 1608 quand il est venu y installer son poste de traite. L'histoire de la ville étant indissociable de celle du fleuve, l'histoire de la ville s'apparente à l'histoire de son port. « Au cours de son histoire, le port de Québec subit de nombreux changements qui sont le reflet des préoccupations et des besoins de leur temps » (Samuel Venière, 2018)

De 1660 à 1816, le port avait une vocation militaire. Durant cette période, la ville est passée du régime français sous le contrôle britannique en 1759 durant la Conquête.⁴

De 1816 à 1880, la ville et son port avaient une vocation commerciale. Le port s'est développé avec la construction de quais par et pour les marchands comprenant une jetée. En effet, le nombre d'importations et d'exportation de marchandises (céréales, porc, bœufs, sucre, rhum mais surtout du bois et de la fourrure) attire les marchands désireux de cette prospérité. À partir de 1854, la ville de Québec est desservie par le terminus ferroviaire de la compagnie Grand Tronc, ce qui a permis d'améliorer la circulation des marchandises depuis le port. De nouvelles jetées ont

été développées à l'embouchure de la rivière Saint-Charles au niveau du quartier Saint-Roch. Durant le premier quart du XIX^{ème} siècle, une vingtaine de chantiers navals, situés le long de la rivière, ont embauché près de 3 000 ouvriers. Ces chantiers ont permis la production de 38 % des vaisseaux construits dans le Bas Canada (Voir Figure 4). Au milieu des années 1800, le

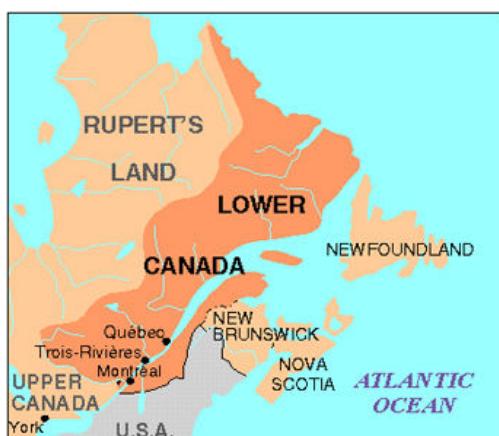


Figure 4 : Carte du Bas Canada. Source : L'encyclopédie canadienne.

⁴ Prise du Canada par la Grande-Bretagne pendant la guerre des Sept Ans (1756-1763)

port de Québec était le plus important d'Amérique du Nord dans le commerce du bois. Les Anglais, suite au blocus par Napoléon, s'approvisionnaient en chêne et en pin au Canada. La prospérité de la ville de Québec et plus largement du Canada attirait les populations d'Europe et des îles britanniques, ce qui a obligé la ville à adapter ses installations portuaires, qui jusqu'alors, étaient improches à l'accueil de personnes. Entre 1815 et 1851, c'est plus de 800 000 immigrants britanniques qui passent par le port de Québec pour entrer en Amérique. Durant le dernier quart du XIXème siècle, l'économie portuaire était au ralenti suite à l'émergence de Montréal comme pôle économique concurrent. Le port de Québec a alors dû se reconvertis.



Figure 5 : Bassin Louise et abris pour les immigrants, 1908. Auteur : John Woodruff

De 1882 à 1960, la reine Victoria encourageait fortement l'aménagement d'un grand port moderne pour relancer l'économie de la ville. Pour ce faire, ils avaient prévu des constructions immenses, des jetés et des bassins pour rendre Québec un port plus compétitif. Ce projet s'est matérialisé par le bassin de Louise (Figure 5) qui a constitué la porte d'entrée des immigrants. De plus, à partir de 1988, ils ont construit la « bâtie des immigrants » (Figure 5), édifice accueillant près de 4 000 personnes. Ce bâtiment comprenait dortoirs, salle-à-manger, bureau de change, magasins, bureau d'immigration, bureau médical et nouvelles technologies de télégraphie. Ces

nouvelles infrastructures ont été connectées au réseau ferroviaire autour duquel ont été aménagés des hangars, des bâtiments de service et des équipements d'entreposage.

De 1960 à nos jours, le port de Québec est considéré comme un port de plaisance. Les quais ont de nouvelles vocations : le tourisme et la navigation de croisière. Le marché touristique de la ville est en plein essor. En 2017, il y a eu plus de 200 000 visiteurs, ce qui fait du tourisme une des activités majeures du port.

À travers l'histoire de la ville, nous pouvons constater que la population de la ville s'est construite sur l'arrivée des immigrants et des ouvriers. Dans la partie suivante, nous verrons l'évolution de la population sur les 20 dernières années.

4.1.2 Une population vieillissante

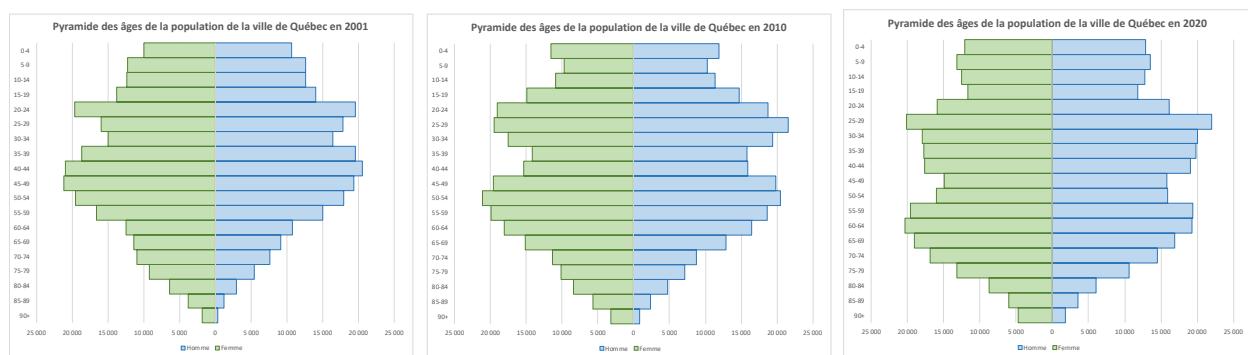


Figure 6 : Pyramides des âges de la population de Québec en 2001, 2010 et 2020. Auteur : Florie Hilaire. Source des données : Institut de la statistique du Québec.

Depuis 2001, la population de la ville de Québec a augmenté de 0,7% par an, traduction d'une croissance démographique lente. Sur la Figure 6 , nous pouvons voir que le nombre de naissance reste relativement la même entre 2001 et 2020. En effet, à l'échelle de la province de Québec, l'indice de fécondité est de 1,7 enfant par femme (Institut du Québec), ce qui ne permet pas de renouveler la population. La structure pyramide s'estompe ce qui signifie que la population vieillit, et ce vieillissement aura un impact sur l'économie de la ville. Nous n'observons pas de

changements majeurs au niveau de la population des différentes tranches d'âge ce qui signifie que le solde migratoire de la ville n'est pas élevé.

4.1.3 Une économie fondée sur les services

Évolution du produit intérieur brut du Québec par secteur entre 2007 et 2018												
	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Secteur de production de biens (en k\$)	6 157 451	5 988 284	6 410 586	6 871 665	7 235 334	6 900 685	6 848 469	7 329 215	7 589 588	7 884 154	8 726 617	9 186 657
Agriculture, foresterie, pêche et chasse (en k\$)	157 211	145 104	173 165	231 074	235 217	233 679	247 452	255 038	274 165	277 323	272 123	286 491
Extraction minière, exploitation en carrière et extraction de pétrole et de gaz (en k\$)	22 758	24 341	27 120	33 585	39 835	46 583	45 777	49 172	39 003	32 983	39 526	39 666
Services publics (en k\$)	791 459	831 677	778 464	823 308	836 686	822 190	866 996	902 055	920 604	925 511	975 997	1 006 643
Construction (en k\$)	1 842 445	1 997 319	2 116 679	2 293 530	2 202 108	2 284 128	2 284 852	2 395 448	2 015 004	2 267 091	2 566 847	2 812 307
Fabrication (en k\$)	3 343 577	2 989 843	3 320 157	3 490 168	3 921 488	3 514 105	3 403 392	3 727 503	4 340 811	4 381 246	4 872 123	5 041 550
Secteur des services (en k\$)	24 245 903	25 536 836	26 441 777	27 504 672	28 859 909	30 117 340	31 370 306	32 328 107	33 004 956	33 890 383	35 525 463	37 031 060
Commerce de gros (en k\$)	1 342 625	1 359 171	1 356 028	1 433 334	1 495 269	1 544 733	1 664 782	1 735 134	1 728 405	1 806 136	1 894 198	1 980 410
Commerce de détail (en k\$)	1 866 626	2 040 758	2 003 061	2 067 271	2 116 397	2 201 095	2 336 022	2 332 453	2 389 999	2 415 223	2 506 194	2 624 689
Transport et entreposage (en k\$)	1 102 682	1 097 939	1 100 232	1 180 766	1 233 348	1 340 522	1 424 410	1 495 942	1 537 199	1 624 298	1 739 152	1 777 446
Industrie de l'information et industrie culturelle (en k\$)	725 359	744 280	773 624	796 065	862 706	889 988	866 696	843 944	850 364	866 655	907 076	938 436
Finance et assurances, services immobiliers et services de location et de location à bail et gestion de sociétés et d'entreprises (en k\$)	5 972 672	6 301 089	6 432 010	6 511 366	6 935 983	7 341 968	7 668 442	7 936 141	8 184 677	8 349 087	8 693 578	9 069 121
Services professionnels, scientifiques et techniques (en k\$)	1 600 845	1 750 009	1 928 844	2 070 631	2 200 432	2 353 096	2 418 237	2 502 473	2 420 494	2 531 841	2 624 322	2 698 055
Services administratifs, services de soutien, services de gestion des déchets et services d'assainissement (en k\$)	762 120	812 177	838 213	856 339	898 888	920 090	959 835	1 027 299	1 021 113	1 061 954	1 133 788	1 182 394
Services d'enseignement (en k\$)	2 045 403	2 129 753	2 169 455	2 259 948	2 362 091	2 417 921	2 528 868	2 616 766	2 705 528	2 818 087	2 986 668	3 079 632
Soins de santé et assistance sociale (en k\$)	2 702 746	2 734 867	2 921 621	3 125 696	3 273 459	3 351 182	3 507 282	3 644 152	3 900 119	4 080 548	4 290 177	4 522 080
Arts, spectacles et loisirs (en k\$)	213 748	233 086	224 957	235 977	252 347	270 954	275 809	271 098	280 953	294 541	312 960	317 395
Hébergement et services de restauration (en k\$)	988 310	1 037 979	1 049 170	1 034 875	1 051 961	1 078 149	1 085 748	1 115 223	1 073 449	1 073 282	1 134 143	1 161 334
Autres services (sauf les administrations publiques) (en k\$)	595 351	613 678	626 054	659 982	686 790	716 390	703 089	729 021	760 858	780 547	846 137	890 079
Administrations publiques (en k\$)	4 327 418	4 682 050	5 018 508	5 272 424	5 490 240	5 691 251	5 931 086	6 078 460	6 151 799	6 188 182	6 457 070	6 789 988
Ensemble des industries (en k\$)	30 403 354	31 525 120	32 852 364	34 376 337	36 095 243	37 018 024	38 218 774	39 657 323	40 594 543	41 774 537	44 252 080	46 217 716

Tableau 1: Evolution du PIB au Québec par secteur entre 2007 et 2018. Auteur : Florie Hilaire. Source : Institut de la statistique du Québec.

D'après le Tableau 1, l'économie de la ville de Québec est principalement basée sur le secteur des services (80% du PIB en 2018). Les quatre principales industries de ce secteur sont la finance et les assurances (24% en 2018), les administrations publiques (18% en 2018), la santé et les services sociaux (12% en 2018) et pour finir les services d'enseignement (8% en 2018). Dans le secteur de la fabrication de biens, c'est le secteur manufacturier, secteur de la fabrication, qui génère le plus de revenus (55% en 2018). En effet, comme nous avons pu le voir dans la partie historique, la ville a été marquée par des périodes industrielles.

Le taux de chômage de la région de Québec était de 3,8% en 2018, soit l'un d'un plus faible taux parmi les grandes villes du pays. La même année, le marché du travail a atteint un sommet record avec 452 000 emplois. La région offre de multiples avantages aux entreprises qui souhaitent venir s'y installer. Les institutions d'enseignement du Québec sont reconnues pour leurs programmes de grande qualité et forment une main-d'œuvre qualifiée et adaptée aux besoins du marché.

Les entreprises sont aidées financièrement par les gouvernements fédéraux, provinciaux et municipaux pour leur implantation et leur croissance. La localisation géographique de la ville propose une « plateforme logistique » efficace par voie terrestre (voies ferroviaires et routières), maritime (port de Québec) et aérienne (aéroport international Jean-Lesage de Québec) (Annexe 1). Cependant, le manque de main-d'œuvre dans la région est le principal enjeu pour un bon nombre d'entreprises (Les affaires, 2019). D'autant plus que la tendance démographique, où la population vieillit, accentue cette problématique. Cette situation « justifie l'intensification des efforts pour accroître la participation au marché du travail de certaines strates de population et pour attirer et retenir dans la région des talents, entre autres, par le recrutement international » indique Québec International. Ce manque de travailleur dans la région freine la croissance d'un nombre grandissant d'entreprise.

Nous verrons dans la partie suivante quelles sont les grandes stratégies d'aménagement pour rendre la ville de Québec plus attractive.

4.1.4 Organisation et développement de la ville de Québec

4.1.4.1 L'aménagement du territoire et la participation citoyenne

Au XX^{ème} siècle, le développement de la ville se faisait autour de la voiture. Les différents usages (comme habiter, travailler, se divertir...) étaient répartis dans l'espace. Les usagers devaient utiliser leur voiture s'ils voulaient se déplacer. Cette tendance s'est accentuée quand les habitants étaient en recherche de grands espaces et qu'ils ont quitté le centre-ville pour la banlieue. Le centre-ville a subi une dévitalisation. À partir des années 1960, des opérations de rénovation urbaine ont débuté afin de remplacer les bâtiments et habitations anciennes par des immeubles et équipements modernes dans le centre-ville. Les résidents se sont sentis lésés par ces projets de rénovations. Les préoccupations sociales des résidents n'étaient pas prises en compte. Des groupes sociaux militant pour l'intégration des préoccupations

sociales ont donc vu le jour. Ces mouvements sociaux ont remis en question le développement urbain qui se basait sur des critères techniques plus que sociaux (Hall, 1192) mais aussi les modes de prise de décision et de planification du développement urbain. A la même époque, des comités citoyens se sont formés dans les quartiers centraux de la ville de Québec. La préoccupation première des comités à ce moment était de protéger les logements de famille. Le comité des citoyens et citoyennes du quartier Saint-Sauveur a lancé plusieurs projets de logements sociaux pendant les années 1970. Ils ont pris « la forme d'habitations à loyer modique (HLM) ou de coopératives d'habitation dans des édifices qui ont poussé dans certains secteurs du quartier qui avaient été rasés » (Gilbert, 2015). Dans le quartier Saint-Roch, le Comité des citoyens de l'Aire 10 (CCR-10) présente les mêmes préoccupations. Le comité populaire du quartier Saint-Jean-Baptiste (Com Pop) a accompagné l'aménagement de la Colline du Parlement. Les comités de citoyens n'étaient reconnus que comme comités et pas autrement.

Au cours des années 1980, le contexte change (Beauregard, 2003) en raison des importantes crises économiques mondiales. Les systèmes de production et de consommation sont ralenti. Les méthodes de planification urbaine sont remises en question, ce qui a favorisé l'application de nouvelles approches. La population et les partenaires sociaux pouvaient aussi bien émettre des idées que financer la mise en œuvre de ces idées. Les projets de développement urbain prenaient enfin en compte aussi bien l'aspect technique que l'aspect social. La vision de la planification urbaine par les citoyens a changé. Pour eux, elle « peut devenir un espace d'interaction et de recherche collective de nouveaux fondements pour l'ordre et pour l'action » (Bizier et Cloutier, 2018).

Aujourd'hui, la ville a fixé de grandes orientations d'aménagement du territoire qui intègre davantage de préoccupations et en prenant en compte l'avis des citoyens.

Ces grandes orientations sont fixées dans le schéma d'aménagement et de développement (SAD) de l'agglomération de Québec⁵.

4.1.4.2 Les grandes orientations d'aménagement de la ville

Le schéma d'aménagement et de développement (SAD) de l'agglomération de Québec est un outil de planification qui a pour objectif de soutenir la croissance et le développement de l'agglomération de Québec en mettant en valeur les richesses historiques et écologiques de son territoire. Le SAD s'inscrit dans une perspective de développement durable en veillant à concilier les enjeux écologiques, économiques et sociaux. Les six grandes orientations de d'aménagement et développement vise à rendre l'agglomération une capitale attractive, dynamique, performante, durable, résiliente et efficiente. Bien que la nature et les objectifs de chacune des grandes orientations se rattachent aux piliers du développement durable (social, écologique, économique) à différents degrés, elles se situent à la jonction des trois piliers des trois piliers.

⁵ L'agglomération de Québec regroupe les villes de Québec, Saint-Augustin-de-Desmaures, L'ancienne-Laurette

Figure 5 / Liens entre les trois piliers du développement durable et les grandes orientations d'aménagement et de développement

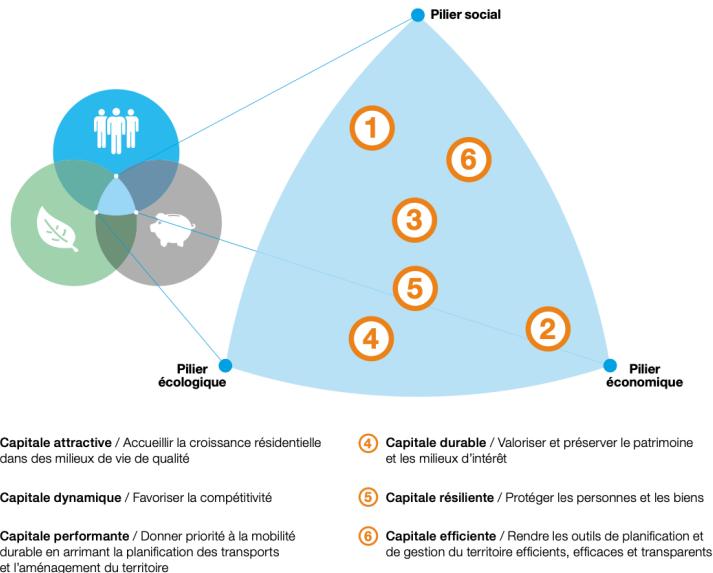


Figure 7 : Lien entre les trois piliers du développement durable et les grandes orientations d'aménagement et de développement. Source : Ville de Québec.

Une des particularités du SAD, est que sa révision s'est appuyée sur une démarche consultative. C'est-à-dire que les représentants politiques des villes de Québec, Saint-Augustin-de-Desmaures et L'ancienne-Laurette ont fait appel à leur population pour qu'ils donnent leur avis sur la vision d'aménagement et de développement de l'agglomération de Québec. La révision du SAD s'est donc déroulée en trois phases (Figure 9) :

1. Une première étape de consultation en ligne sous forme de questionnaire en octobre 2015. Le nombre de personnes ayant participé à cette consultation publique en ligne était de 204 avec presque autant de femmes que d'hommes. La majorité des personnes interrogées étaient âgées entre 36 et 65 ans et habitaient la ville de Québec.

Ce que l'on retient de la consultation en ligne:

- **La majorité des répondants (79 %) adhère à la vision proposée.**
- **Capitale attractive**: La qualité de l'environnement naturel est ce qui contribue le plus à l'attractivité de la capitale. Les transports actifs et collectifs sont des éléments jugés pertinents pour améliorer l'attractivité.
- **Capitale dynamique**: La présence d'entreprises provenant d'une multitude de domaines économiques est ce qui fait de Québec une agglomération dynamique. Il est suggéré d'améliorer la performance des transports pour maintenir et accroître son dynamisme.
- **Capitale performante**: Le transport collectif est jugé important pour permettre des déplacements performants sur le territoire de l'agglomération. L'amélioration du transport collectif est proposée pour accroître la performance des déplacements.
- **Capitale durable**: Le Vieux-Québec, le fleuve Saint-Laurent et les plaines d'Abraham sont les éléments qui confèrent à la capitale son caractère exceptionnel. Le fleuve Saint-Laurent, le Vieux-Québec et les arbres sont des éléments à valoriser.
- **Capitale résiliente**: Le transport actif ainsi que le contrôle de la pollution et des émissions toxiques sont mentionnés le plus souvent pour illustrer comment la planification du développement de l'agglomération peut contribuer à la santé publique et à la sécurité des personnes et des biens.
- **Capitale efficiente**: La communication, l'information vulgarisée ainsi que les nouveaux modes de consultation publique sont jugés intéressants pour rendre l'aménagement du territoire plus accessible aux citoyens.

Figure 8 : Résumé de la consultation publique en ligne. Source : Ville de Québec.

2. En mai et juin 2016, le premier projet de SAD a été présenté lors de consultations publiques. À la suite de cela, des modifications ont été apportées au SAD pour l'élaboration du second projet. De plus, un rapport de consultation a été produit. Durant cette période, une centaine de personnes ont participé aux réunions publiques et plus de 250 personnes ont visionné la présentation sous format web.
3. En août et septembre 2017, la population s'est prononcé sur le second projet de SAD lors de la consultation réglementaire en vertu de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme. Tout comme la phase précédente, un rapport de consultation a été réalisé et des ajustements ont été apportés au SAD.

Le SAD révisé est entré en vigueur le 7 février 2020.

Figure 4 / Démarche de révision du Schéma d'aménagement et de développement



Figure 9 : La démarche de révision du schéma d'aménagement et de développement. Source : Ville de Québec.

Dans la partie suivante, nous verrons si le projet Laurentia répond à ces grandes orientation d'aménagement. Nous verrons si ce projet contribue à rendre la ville de Québec attractive, dynamique, résiliente, efficiente, performante et durable.

4.1.5 Le port de Québec

4.1.5.1 Une plateforme logistique

Le port de Québec, considéré comme « plaque tournante canadienne du commerce international » (Port de Québec), est le dernier port en eau profonde du corridor Saint-Laurent/Grands Lac. À marée basse, il y a quinze mètres de profondeur, profondeur d'eau naturelle qui permet l'accès aux navires de taille Capesize⁶.

⁶ La taille Capesize correspond à un tirant d'eau (partie immergée du bateau qui varie en fonction de la charge transportée) supérieur à 17,07 mètres.

Aujourd’hui, le port fait partie des cinq ports les plus importants du Canada avec près de 25 millions de tonnes transbordées chaque année. Il entretient des relations avec plus de 300 ports dans plus de 60 pays. Chaque année, 1 316 navires se répartissent parmi les quatorze terminaux.



Figure 10 : Relation commerciale du port du Québec. Source : Port du Québec.

En 2019, le port a généré 1,3 milliard de retombées économiques et plus de 13 000 emplois au Canada. La même année, les croisières internationales ont généré 236 715 visiteurs et 221 millions de dollars canadiens en retombées économiques pour le Québec. Les activités récrétouristiques représentent 20% du territoire portuaire.

Nous pourrions qualifier le port de Québec de nœud de connexion puisqu'il offre un réseau de transport intermodal avec un accès direct aux grands chemins de fer nord-américains du CN et des Chemins de fer Québec-Gatineau et aux réseaux routiers continentaux nord-américains.

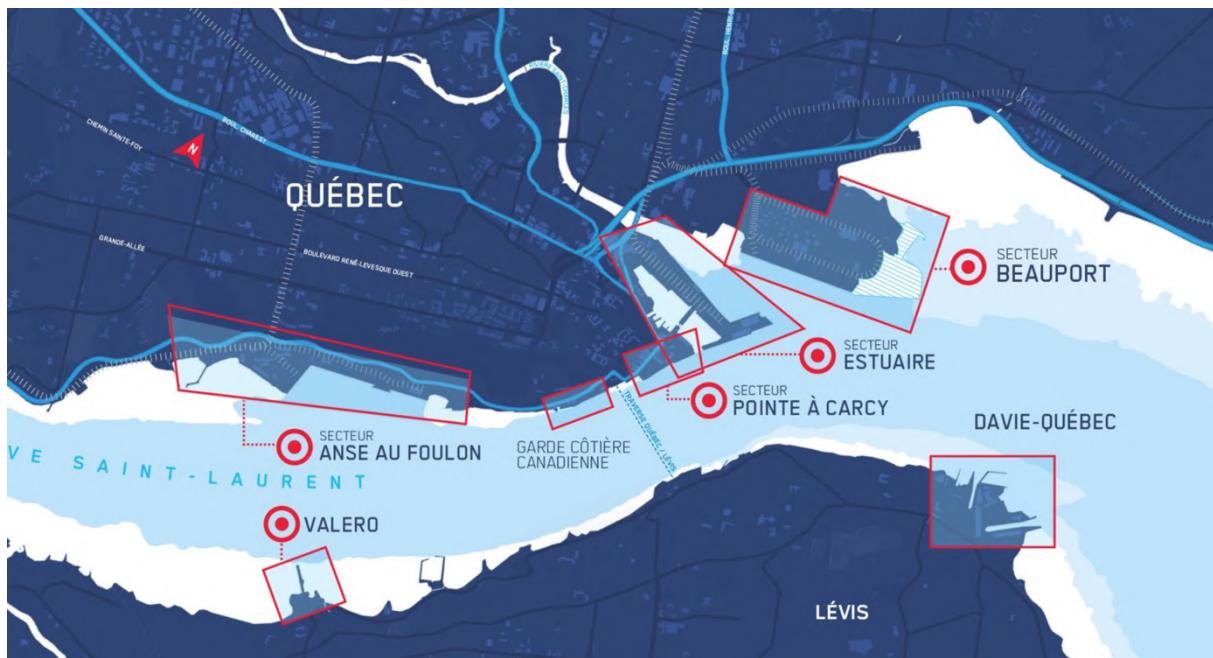


Figure 11 : Les différents secteurs du port de Québec. Source : Port de Québec.

Le port de Québec se sépare en quatre secteurs qui accueillent des secteurs d'activités différents :

	Beauport	Estuaire	Anse Foulon	Rive Sud
Superficie	90 ha	53 ha	75 ha	/
Principaux secteurs d'activité	Chimique, Mines et métaux, Sidérurgie, Recyclage, Énergie, Construction	Énergie, Minier, Construction, Transport	Agroalimentaire, Construction, Services, Maritimes et réparation navale, Marchandises diverses et cargaison spéciales, Marina	Quai de la raffinerie énergie Valero, Chantier maritime Davie, Société des traversiers du Québec

Tableau 2 : Secteurs d'activité du port de Québec. Auteur : Florie Hilaire. Source : Port de Québec.

Ainsi, le port de Québec est un acteur important du développement économique de la région de Québec. Sa localisation géographique sur le fleuve Saint-Laurent fait rayonner la ville de Québec à l'échelle mondiale. Le port présente tous les atouts pour accueillir le projet Laurentia, terminal de conteneur en eau profonde. Sur la Figure 11, le périmètre du projet se matérialise par la partie blanche rayée sur le secteur de Beauport.

4.1.5.2 Le projet Laurentia

Le projet Laurentia porte sur le développement d'un terminal intermodal de conteneurs qui répondra au nouveau standard mondial de l'industrie maritime. En effet, la profondeur du fleuve au niveau de la ville de Québec, lui permettra d'accueillir à son quai des navires de grands gabarits créant ainsi une chaîne logistique plus efficace et économique pour desservir le plus important corridor de commerce au Canada et dans le Mid-Ouest américain. De plus, ce nouveau terminal exploitera « les installations les plus avancées en Amérique du Nord sur les plans technologiques et environnemental, et contribuera fortement à la relance économique » (Port de Québec). Le projet Laurentia contribuera à faire rayonner la ville de Québec sur le plan international en s'inscrivant dans le réseau des grandes villes portuaires. Québec disposera de tous les atouts pour devenir une plaque tournante du transbordement de conteneurs pour les marchés des Grands Lacs et de l'est du Québec. Le projet prendre fin en 2024.

Le projet Laurentia sera l'un des terminaux de conteneurs intermodaux les plus modernes et innovateur. Ce projet a été réfléchi pour respecter les enjeux du développement durable notamment le volet environnemental. Plus de 100 études ont été réalisées pour assurer que les activités portuaires de Laurentia généreront la plus faible empreinte carbone de tous les terminaux en Amérique du Nord. La chaîne logistique du port jusqu'au client générera 18,5 % d'émission de gaz à effet de serre en moins grâce à une technologie de pointe (équipements électriques et hybrides, réduction du transport routier avec des ponts roulants sur rails). Cependant, le projet n'est socialement pas accepté de tous d'un point de vue environnemental : le projet présentent des dangers pour l'habitat naturel qu'est le fleuve et pour la santé humain avec la présence de fines particules dans les aires.

Le projet Laurentia sera aussi bien au service des entreprises d'ailleurs que des entreprises du Québec et du Canada plus largement. Les entreprises importatrices et

exportatrices des provinces de l'Ontario et du Québec pourront accéder à ce lien efficace et rapide avec le reste du monde. Cette nouvelle chaîne logistique offre un accès plus rapide aux marchés internationaux tels que l'Asie et l'Europe. Depuis le début du processus d'évaluation environnementale, le Port de Québec a échangé avec plusieurs Premières Nations. Ces échanges ont permis au port de parfaire ses connaissances sur le milieu, qui le fleuve Saint-Laurent et, ainsi, améliorer l'aspect environnemental du projet. De plus, Laurentia a permis de bonifier et même poursuivre la relation entre le Port de Québec et la Nation huronne wendate.

Le projet Laurentia est un projet responsable, durable et réfléchi qui profitera à Québec et ses citoyens. Le projet comprend le réaménagement de la baie de Beauport, la plage publique voisine des installations portuaires. Ce seront plus de 255 000 m² de terrain qui seront à vocations récréotouristiques et récréoauantique dédiés aux citoyens.

Le projet Laurentia représente un investissement de 775 millions de dollars financés par ses trois partenaires qui sont Hutchison Ports, plus grand exploitant de terminaux de conteneurs au monde, le CN, premier exploitant ferroviaire d'Amérique du Nord et le Port de Québec. Le projet Laurentia a pour objectif de générer près de 7 000 emplois pendant les quatre ans de sa phase de construction. Une fois le projet terminé, plus de 1 000 emplois directs, indirects et induits seront créés à l'échelle nationale.

Le projet Laurentia a attiré l'attention des plus grands joueurs internationaux du monde de l'innovation. Les nouveaux équipements modernes sur les plans technologiques et environnemental feront de Québec une vitrine pour l'Amérique du Nord. Il deviendra un nouveau pôle mondial d'innovation logistique et maritime. Le projet alimentera la création d'entreprises commerciales et l'entreprenariat avec des technologies de pointe en matière de logistique et de transport maritime durable. Ce

nouveau terminal permettra la revitalisation de l'économie de la vallée du Saint-Laurent (Port du Québec).

4.2 La ville de Saint-Nazaire



Figure 12 : Vue aérienne de Saint-Nazaire. Auteur : Martin Launay.

La ville de Saint-Nazaire se situe sur la côte atlantique de la France, dans le département Loire-Atlantique et dans la région Pays de la Loire. Elle se trouve à l'embouchure du fleuve de la Loire, plus long fleuve de France. Elle est la capitale française de la construction navale. A l'échelle mondiale, les Chantiers de l'Atlantique de Saint-Nazaire sont l'un des plus grands sites à construire des navires de taille importante (plus de 300 mètres).

Dans cette partie sera présentée la ville de Saint-Nazaire. Nous verrons l'évolution de la ville depuis sa création d'un point de vue historique, démographique et économique. Nous finirons cette partie en présentant le projet Ville-Port, projet qui porte sur le développement de la ville vers le port.

4.2.1 Du village de pêcheurs au port transatlantique

Autrefois, Saint-Nazaire était un village de pêcheurs de quelques centaines d'habitants et qui était équipé d'un môle⁷ pour abriter les navires. Nantes, centre de commandement d'une vaste aire portuaire, avait besoin d'un nouvel avant-port. L'État avait besoin de mettre en place « un système de messageries transatlantiques maritimes pour ne pas laisser aux mains de la concurrence étrangère le système de transport en direction des marchés américains en plein essor » (Guy Saupin, 2012). En 1808, Napoléon Ier a visité le qui a été retenu comme favorable pour un aménagement militaire d'appui à la marine de guerre. Il a fallu attendre 1838 pour faire de Saint-Nazaire l'avant-port de Nantes et la nouvelle porte d'entrée de la Loire.



Figure 13 : Le port de Saint-Nazaire au XIXème siècle. Source : Saint-Nazaire tourisme.

En 1845, un crédit de sept millions de francs a permis d'aménager le port de Saint-Nazaire. Ce crédit a été accordé pour la création, dans l'anse de Saint-Nazaire, d'un port d'échouage et d'un bassin à flot de 10,5 hectares. Un tiers de cette surface

⁷ Jeté situé à l'entrée d'un port ou d'une zone aménagée et destinée à le protéger des vagues trop fortes. (L'internaute)

aurait été réservé à l'activité militaire ou aux paquebots transatlantiques. Plus tard, un crédit spécial de 5,5 millions de francs a été débloqué à destination de fortifications. Le bassin était divisé en quatre zones de mouillage de profondeur différentes et défendu par une enceinte fortifiée. L'entrée au bassin se faisait par deux écluses. Dans le but de réduire les coûts le port d'échouage n'a pas été construit.

En 1856, le bassin est achevé. La ville de Nantes est reliée par voie ferrée au port de Saint-Nazaire. En 1861, les frères Pereire⁸ fondent la Compagnie Générale Transatlantique (CGT). « La création des lignes de service postal requérant une grande régularité offre une opportunité de développement pour les compagnies maritimes, qui allient transport du courrier, des marchandises et des passagers » (Saint-Nazaire Tourisme). Les frères ont choisi le site de Penhoët pour implanter un chantier naval où ont été construits leurs paquebots. Au départ de Saint-Nazaire, il était possible de se rendre au Panama et au Mexique via les Antilles. Le bassin de Penhoët faisait 22,5 hectares.

En 1867, une gare ferroviaire monumentale remplace la précédente à proximité des quais. Ce nouveau mode de transport a fait de Saint-Nazaire le port français le plus rapproché de la capitale puisqu'il accueille les trains de la Compagnie des chemins de fer d'Orléans. Ainsi, la gare a favorisé le développement des flux de marchandises et de voyageurs.

La ville connaît un essor grâce à la construction navale, le trafic portuaire et transatlantique. Elle passe de 800 à 30 000 habitants entre 1860 et 1900. La ville de Saint-Nazaire était surnommée « la petite Californie bretonne ». Jusqu'à la veille de la seconde guerre mondiale (1939-1945), tous les passagers et marchandises à destination des Antilles ou de l'Amériques centrales passaient par Saint-Nazaire. Ce

⁸ Banquiers influents auprès de l'empereur Napoléon III.

rôle central dans le trafic de personnes et de biens a poussé le port à s'adapter et à s'agrandir avec la création, notamment, de l'écluse Joubert qui a permis la construction de paquebots plus grands.



Figure 14 : Base sous-marine de Saint-Nazaire. Auteur : Kateznic.

Pendant la Seconde Guerre mondiale, la base sous-marine de Saint-Nazaire a été construite à l'emplacement de l'ancien port atlantique. Le port perd sa vocation commerciale. Saint-Nazaire devient un port militaire. La base sous-marine de 301 mètres de long abritait, sous son toit de 9,60 mètres d'épaisseur, les sous-marins allemands (U-Boot), des bureaux, des ateliers, des magasins de stockage, des services médicaux et les lieux de vie de centaines d'hommes.

Après la Seconde Guerre mondiale, la ville était détruite à 90 %. Seule la base sous-marine avait tenu et séparait physiquement et psychologiquement la ville de son port (Jean Haentjens, Loïc Jauvin, Sophie Minssart, 2007). Cette coupure est accentuée par la reconstruction de la ville loin du port. L'architecte Noël Le Maresquier avait dessiné un plan fonctionnel qui séparait la ville de son port avec une double coupure verte et industrielle.

C'est à partir du milieu des années 1990, que la municipalité nazairienne lance une réflexion à grande échelle. La relation ville-port est à repenser et la base sous-marine est une des clés de cette relation.

4.2.2 Un regain d'habitants

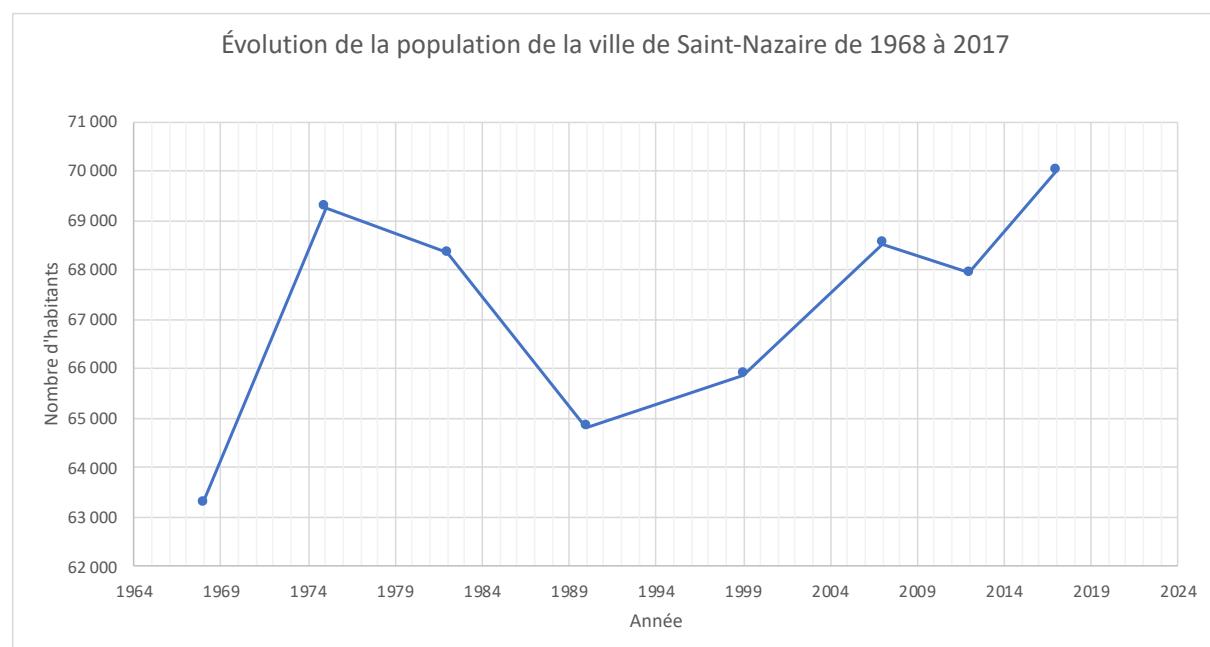


Figure 15 : Évolution de la population de la ville de Saint-Nazaire entre 1968-2017. Auteur : Florie Hilaire. Source : INSEE.

Depuis la fin de la Seconde Guerre mondiale, la population de Saint-Nazaire est en croissance régulière jusqu'en 1975 où la ville frôle les 70 000 habitants (ADDRN, 2019). Les crises économiques et pétrolières affectent la dynamique démographique. La population diminue jusqu'à atteindre un peu moins de 65 000 habitants en 1990. Il faut attendre 2006, pour que la ville retrouve une population de 69 000 habitants. Entre 2006 et 2011, la population diminue de nouveau à cause d'un solde migratoire négatif (ADDRN, 2019). Entre 2011 et 2017, le solde migratoire devient de nouveau positif et la population atteint les 70 000 habitants.

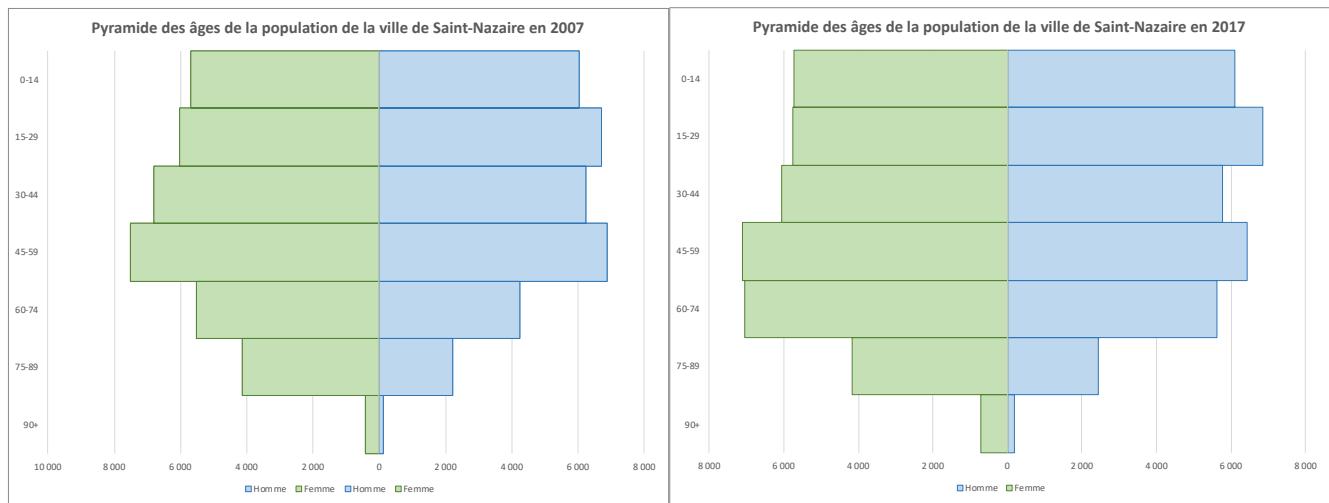


Figure 16 : Pyramides des âges de la population de la ville de Saint-Nazaire en 2007 et 2017. Auteur : Florie Hilaire. Source : INSEE.

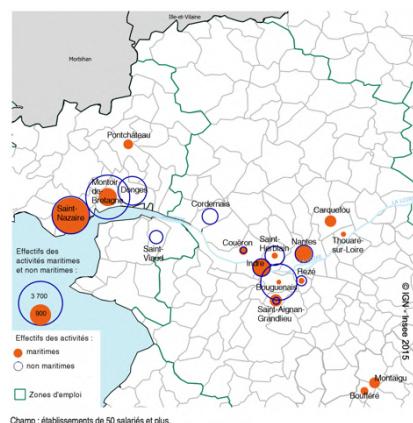
L'intervalle entre les deux pyramides des âges n'est pas assez grande pour pouvoir déterminer le comportement de la population. Cependant, nous pouvons constater que l'effet pyramidal s'estompe, traduction d'une population vieillissante. Le nombre de naissance entre ces deux années étant sensiblement les mêmes, cela signifie que la variation de population est dû à un solde migratoire positif.

4.2.3 Une économie fondée sur l'activité maritime

Emplois selon le secteur d'activité de la ville de Saint-Nazaire			
	2007	2012	2017
Agriculture	1 128	108	98
Industrie	8 996	7 298	8 302
Construction	2 021	2 096	2 102
Commerce, transports, services divers	14 361	14 231	14 752
Administration publique, enseignement, santé, action sociale	11 928	12 116	12 842
Ensemble	37 423	35 849	38 097

Tableau 3 : Emplois selon le secteur d'activité de la ville de Saint-Nazaire. Auteur : Florie Hilaire. Source : Insee, RP2007, RP2012 et RP2017

D'après le Tableau 3, les emplois sont générés principalement par les secteurs d'activité de l'industrie (21,8 %), l'administration publique, enseignement, santé action sociale (33,7 %) et le commerce, transports, services divers (38,7 %). Sur la Figure 17, nous pouvons voir que dans la zone d'emplois de Saint-Nazaire, il y a autant



Champ : établissements de 50 salariés et plus.
Source : Insee, Connaissance locale de l'appareil productif (Clap) 2012.

Figure 17 : Localisation des effectifs des activités maritimes et non maritimes. Source : INSEE.

d'entreprises dont l'activité est maritime que d'entreprises dont l'activité est non maritime. Nous pouvons donc en déduire que l'activité portuaire à une place prépondérante dans l'économie de la ville de Saint-Nazaire.

Avec Nantes, Saint-Nazaire forme le premier pôle économique du Grand Ouest grâce à une diversité d'activités tertiaires et industrielles. C'est ici que sont construits les plus gros paquebots du monde. Ils maîtrisent les technologies de pointe dans les biotechnologies. « Nantes-Saint-Nazaire s'affirme comme pôle industriel dans la construction navale, l'aéronautique (deuxième pôle d'Airbus) et l'agroalimentaire » (L'Agence Nantes Saint-Nazaire développement). Les entreprises qui font de cette métropole un pôle industriel sont les Chantiers de l'Atlantique, Airbus, Alstom, Eurofins. Entre 2009 et 2017, plus de 6 000 emplois industriels ont été créés, soit la plus forte croissance d'emplois dans ce secteur en France. Dans le secteur numérique, plus de 1 000 emplois sont créés chaque année, soit la première croissance de l'emploi dans ce secteur en France. Pour conserver ce dynamisme, le territoire accueille de grands projets.

4.2.4 Le port de Saint-Nazaire

4.2.4.1 *Le port de Saint-Nazaire très industrialisé*



Figure 18 : Vue d'ensemble du port de Saint-Nazaire. Auteur : Pouick44.

Les chantiers navals de Saint-Nazaires sont spécialisés dans la construction de paquebots de croisière et de navires de haute technicité. Le site représente plus 2 000 emplois directs et de nombreux sous-traitants. Saint-Nazaire est un pôle majeur de la réparation navale avec trois formes de radoub⁹ et la forme-écluse Louis Joubert. Ces infrastructures profitent à plusieurs industriels : Clemessy Services (maintenance), Mécasoud (chaudronnerie), EMCC (travaux maritimes), Néopolia... Les formes de radoub est opportunité d'accueillir les énergies maritimes renouvelables¹⁰ (EMR). Un hub de douze hectares dédié à la réception, le stockage et le pré-assemblage

⁹ Bassin réservé à la réparation des bateaux.

¹⁰ Les énergies marines renouvelables comprennent l'ensemble des technologies permettant de produire de l'électricité à partir de différentes forces ou ressources du milieu marin : la houle, les courants, les marées, le gradient de température entre les eaux de surface chaudes et les eaux froides en profondeur. (Ministère de la transition écologique, 2018)

d'éléments éoliens, pour servir la construction des parcs éoliens en mer au large de Saint-Nazaire et des îles vendéennes. En 2018, le trafic global à Saint-Nazaire s'élevait à 460 000 tonnes (produits agroalimentaires, colis lourds et bobines d'acier). Mis à part les entreprises de construction navale, le port de Saint-Nazaire accueille le géant des airs, Airbus poids lourd de la conception/fabrication de sous-ensembles de fuselage d'avions.

Avec Nantes, Saint-Nazaire forme un grand port maritime (GPM) qui offre des « solutions industrielles, logistiques et foncière aux entreprises importatrices et exportatrices des régions du grand Ouest. » (Port Nantes Saint-Nazaire) Le GPM est connecté à plusieurs modes de transport : maritime, fluvial, ferroviaire, terrestre et aérien ; et en liaison avec plus de 400 ports répartis sur les cinq continents. Le GPM est donc une véritable plateforme logistique et industrielle internationale.

Pendant plusieurs années la ville et le port se sont développés de manière indépendante. Depuis la fin des années 1990, les collectivités cherchent à développer la relation ville-port entre la ville de Saint-Nazaire et son port. Plusieurs projets ont permis à la ville de se rapprocher des espaces portuaires longtemps délaissés au profit de ses habitants.

4.2.4.2 Des liens renoués avec le port

En 1994, la ville de Saint-Nazaire et son maire, Joël Batteux, lancent le projet « Ville-Port » pour reconquérir les espaces portuaires par la culture et les loisirs. Pour ce faire, ils vont réhabiliter la base sous-marine qui, après la Seconde Guerre mondiale était une vaste friche industrielle. Un deuxième projet a été lancé pour reconnecter la ville à son port : le projet Front de mer. Cependant, dans ce PFE nous nous intéresserons au projet Ville-Port.

En 1994, un concours de stratégie urbaine a été lancé. Il portait sur les territoires délaissés entre le centre-ville et les bassins portuaires, « avec un triple

objectif : réorienter la ville reconstruite vers son port ; reconquérir le quartier portuaire en jouant la mixité des fonctions urbaines, touristiques, culturelles et économiques, surmonter l'obstacle de l'ancienne base sous-marine ». (Jean Haentjens, Loïc Jauvin, Sophie Minssart, 2007)

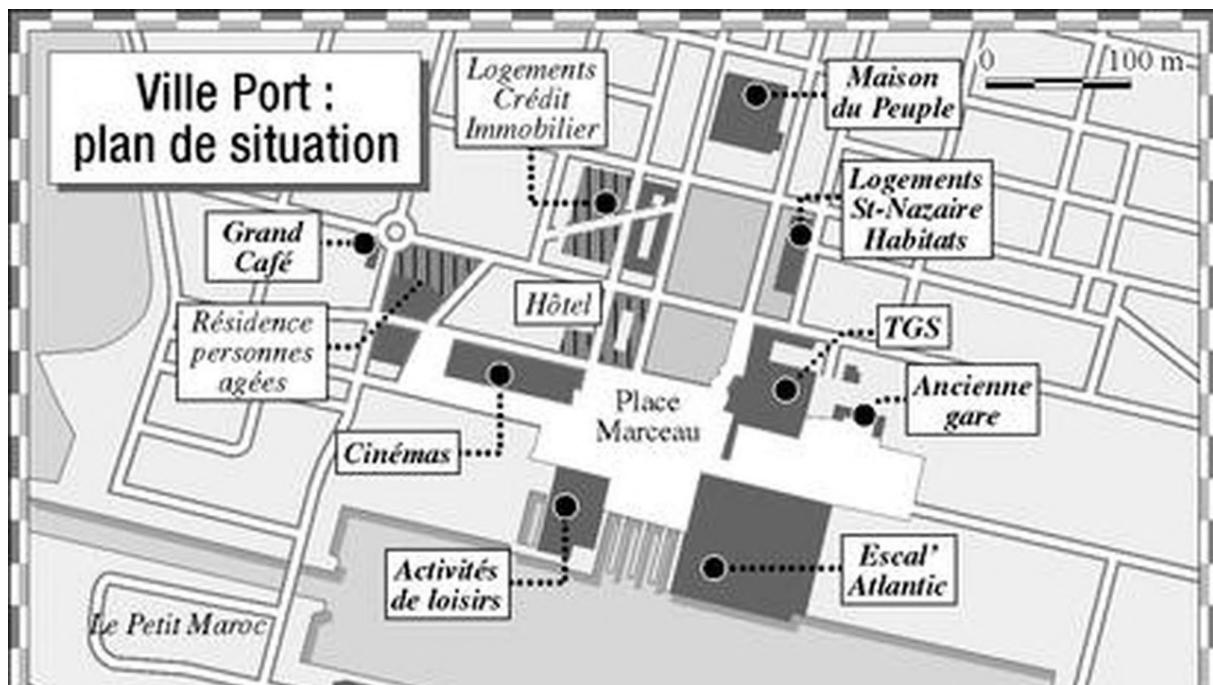


Figure 19 : Projet ville-port de Saint-Nazaire. Auteur : Emmanuel Guimard.

L'architecte espagnol Manuel de Solà a été choisi pour réaliser la première phase d'opération, appelé Ville-Port 1, des années 1996 à 2000. La reconquête de cet espace urbain s'est matérialisée par des espaces publics (rues, places, jardins, parkings), la constructions d'immeubles de logements (545 appartements en accession ou sociaux) l'installation d'équipements commerciaux (cinéma multiplexe de neuf salles et un supermarché) et la réhabilitation de la base sous-marine en centre d'exposition sur le thème de paquebot (Escal'Atlantic) en partie. Plus de 70 000 millions d'euros ont été investi dans Ville-Port 1.

L'équipe d'urbanistes italien Studio 03 succède à Manuel de Solà, pour la deuxième phase du projet, Ville-Port 2, de 2002 à 2012. Loïc Jauvin, chef du projet à la délégation au développement de la région nazairienne, explique que la « deuxième phase qu'ils ont entamé, en 2002, vise à renforcer la fonction résidentielle pour

atteindre une masse critique d'habitants, à développer la vocation loisir-culture, et à planter une offre commerciale autour de la notion de fun-shopping ». La conception de projet entre les deux phases ne change pas radicalement même si Ville-Port 2 porte plus fortement sur le contact avec la mer. Tout comme la première phase, des espaces publics seront aménagés notamment sur le pourtour du bassin portuaire jusqu'à l'estuaire et la mer. Le quartier du « Petit-Maroc » est transformé en quartier résidentiel avec des immeubles haut et des appartements offrant une vue sur la ville et l'estuaire. Sur le territoire de l'Avant-port a été construit un centre des activités maritimes. En arrière du port, un centre commercial de 12 000 m² avec des boutiques dédiées aux sports et loisirs a été construit. L'aspect culturel de Ville-Port 2, s'est matérialisé par l'aménagement d'une salle de musique dans l'alvéole 14 de la base sous-marine, l'implantation de l'éco-musée sur sa toiture et la reconversion de l'ancienne gare ferroviaire du XIXe siècle en théâtre. Près de 110 millions d'euros ont été investi dans cette deuxième phase.



Figure 20 : Vu sur le périmètre du projet Ville-Port de Saint-Nazaire.
Source : enpaysdeloire.com

Le projet Ville-Port a permis de relancer la dynamique territoriale de la ville de Saint-Nazaire. La ville est devenue plus attractive et a profité de ses infrastructures du passé pour en faire une force.

Dans la partie suivant, nous comparerons et analyserons la relation ville-port des deux villes. Dans les deux cas, le port a joué une place primordiale dans le développement de la ville. Ces infrastructures ont permis de faire rayonner leur ville à l'échelle mondiale.

5 Relation ville-port : un rayonnement à l'échelle mondiale

	Québec	Saint-Nazaire
	Ville	
Superficie de la ville	454,28 km ²	46,79 km ²
Population (2016)	538 918 hab	69 719 hab
Transports	Maritime (Océan Atlantique), fluvial (Fleuve Saint-Laurent), ferroviaire, aérien (aéroport Jean-Lesage), routier	Maritime (Océan Atlantique), fluvial (Loire), ferroviaire, aérien (Aéroport de Nantes), routier
Secteurs économique principaux	Finance et Assurances Admistrations publiques Santé et services sociaux Services d'enseignements	Industrie Commerce, transport, services divers Administration publique, enseignement, santé, action sociale
	Port	
Création du port	XVIIe	XIXe
Projet	Laurentia	Ville-Port
Date du projet	2020-2024	Ville-Port 1 : 1996-2000 Ville-Port 2 : 2002-2012
Superficie projet	17 ha avec une extension de 610 m des quais	20 ha (Ville-Port 2)
Friches	/	Friches portuaires industrielles et militaires
Financement	775 millions de dollar canadiens	180 millions d'euros
Création d'emploi	8 000 emplois directs, indirects et induits	500 emplois
Objectif	Pôle mondial d'innovation logistique et maritime	Créer une couture ville-port

Tableau 4 : Comparaison des villes de Québec et Saint-Nazaire. Auteur : Florie Hilaire.

À travers l'histoire de Québec et de Saint-Nazaire, nous avons vu que ces villes se sont développées grâce à leurs ports, infrastructures qui leur procurent un rayonnement à l'échelle mondiale. Toutes deux offrent une intermodalité qui attire les entreprises : voie fluviale, maritime, ferroviaire, aérienne et routière.

Le passé historique de chacune des villes explique la relation que la ville a avec son port. Québec s'est construite à partir de son port tandis que le port de Saint-Nazaire s'est implanté là où il y avait un village. D'un côté nous avons une ville qui s'est développée avec son port et de l'autre, une ville où le port et la ville se sont développés de manière indépendante pendant très longtemps. La ville de Québec a su rebondir face aux différents événements auxquels elle a fait face, comme la crise économique ou les guerres. Son caractère résilient a été démontré par son aptitude

à rebondir face à ses situations. A l'inverse, Saint-Nazaire n'a pas su relever après la Seconde Guerre mondial qui a détruit plus de 90% de la ville. Le port a été délaissé, laissant place à de nombreuses friches. La ville n'est plus connectée au port et cette coupure physique et psychologique s'est ressentie par l'évolution démographique de la ville. Il a fallu attendre la fin des années 1990 pour que la ville de Saint-Nazaire réagisse et face de ce lourd passé historique, une force pour se développer et relancer économiquement la ville.

Les projets Laurentia et Ville-Port ont permis de relancer économiquement les villes de Saint-Nazaire et de Québec en les rendant plus compétitif sur le marché commercial et industriel. Pour la ville de Saint-Nazaire, le projet Ville-Port fait plus que relancer la ville économiquement, elle donne de nouveaux usages à la ville qui pendant longtemps était assimilée à une ville industrielle. Maintenant, Saint-Nazaire est une ville où on travaille, on habite, on se déplace et on se récrée. Avec le projet Ville-Port, Saint-Nazaire attire de nouveaux habitants. La croissance démographique sur la **Erreur ! Source du renvoi introuvable.** coïncide avec la mise en place du projet. Pour ce projet, la ville a réutilisé des espaces abandonnés qui autrefois étaient à vocation militaire ou industrielle. Elle a transformé des infrastructures témoins du passé en lieux culturel ou résidentiel. À l'inverse, le projet Laurentia s'est créé un espace sur le fleuve pour développer le nouveau terminal de conteneur. L'approche urbanistique des deux projets est différentes.

Il est à noter que dans les deux projets, l'avis des citoyens n'a pas été prise. La non-consultation de la population se matérialise par des inquiétudes et une non-approbation des projets. Pour le projet Laurentia, les habitants s'inquiètent des impacts négatifs sur l'environnement avec notamment les particules fines dans l'air et la destruction d'habitats naturels fluviaux. Pour le projet Ville-Port, les préoccupations sont d'ordre social. La population s'inquiétait du fait que le quartier du Petit-Maroc devienne une « gate community » pour les promoteurs qui veulent faire du standing.

Ainsi, les deux projets ne s'inscrivent pas entièrement dans le cadre du développement durable puisque l'aspect social n'est pas entièrement respecté. Il aurait été intéressant de pouvoir interroger des habitants vivant sur l'actuel périmètre du projet Ville-Port et vivant à proximité du Port de Québec pour avoir leur avis sur les projets. Pour le projet Ville-Port, le point de vue de personnes vivant depuis les années 90 et celui de personnes vivant depuis les années 2010 à Saint-Nazaire aurait pu être opposé. De cette manière, nous aurions pu analyser la vision qu'ont les habitants sur les projets.

6 Conclusion

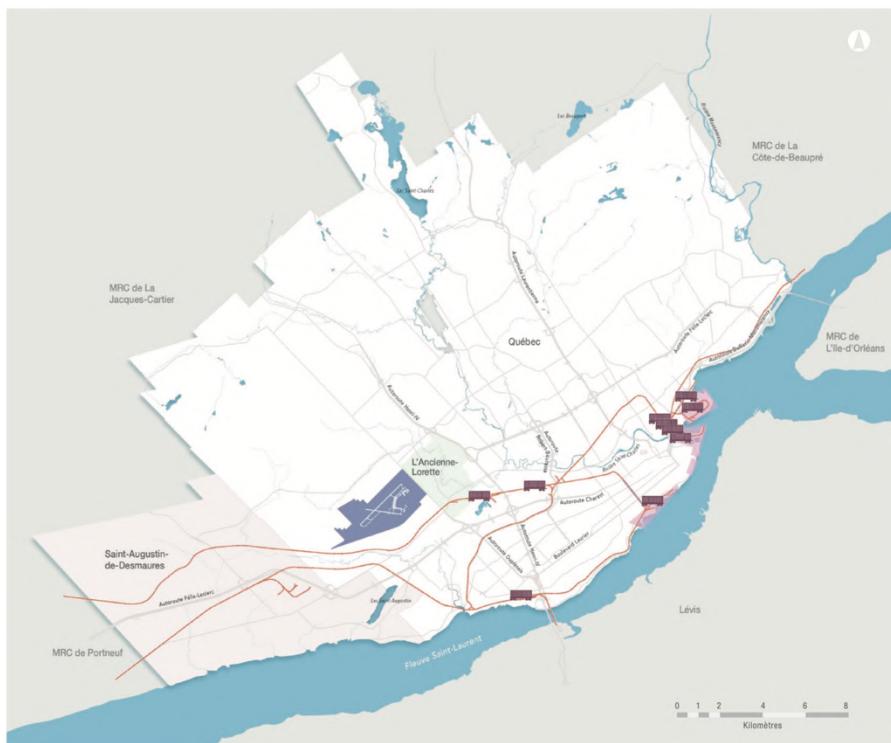
Les activités portuaires de Québec et Saint-Nazaire font qu'aujourd'hui elles rayonnent à l'échelle internationale. L'économie des villes étant basée sur les activités liées au port, les villes se dévitaliseraient si leur port venait à disparaître. Dans le cas de Saint-Nazaire, nous avons pu constater ce phénomène lorsque la ville s'est développée sans son port et que les habitants ont commencé à quitter la ville. Cependant, c'est face à ces situations que nous pouvons reconnaître la capacité de résilience d'une ville. Il est donc important pour les villes d'avoir une économie diversifiée qui ne porte pas uniquement sur l'activité portuaire pour prévenir ce genre d'événements. Il aurait été intéressant d'interroger différents acteurs économiques de chacune des villes pour connaître leur stratégie de développement.

À travers, ces deux études de cas, nous avons pu constater, que les projets Ville-Port et Laurentia ont relancé l'économie des villes. Le premier projet avait pour but de créer une couture ville-port. Pour ce faire, ils ont transformé, dans un premier temps, la base sous-marine, friche portuaire, en espace culturel. La ville de Saint-Nazaire, durant les 30 dernières années a subi des transformations urbaines. L'ancienne zone tampon qui séparait la ville de Saint-Nazaire et de son port a été aménagée pour accueillir des zones résidentielles, commerciales et de récréations. En parallèle, les chantiers navals de Saint-Nazaire attirent des entreprises industriel et/ou portuaire. En effet, le port offre la possibilité aux entreprises de déplacer leurs marchandises par le biais de différents modes de transport : maritime, fluvial, aérien, routier, ferroviaire. Concernant le projet Laurentia, le port a choisi de construire un terminal de conteneur pour affirmer le port de Québec comme plateforme logistique intermodal en Amérique du Nord.

Pour conclure, nous pouvons affirmer que des grandes infrastructures, comme les ports, affectent le dynamisme d'une ville. Ces infrastructures ont aussi un impact économique que culturel. Elles sont l'identité d'une ville ou ce qui fait connaître la

ville à l'échelle mondiale. En effet, quand on parle de Saint-Nazaire, nous avons tendance à faire tout de suite le lien avec les chantiers navals. Dans le monde du transport maritime, Québec est aussi connue pour son port. D'un point de vue des innovations institutionnelles, nous pouvons critiquer le fait que les citoyens n'ont pas été impliqués dans la réalisation de ces projets. Il aurait été intéressant de pouvoir réaliser des entretiens avec les porteurs de projets afin qu'ils s'expriment sur leur choix de ne pas avoir intégrés les citoyens. Mais aussi interroger des citoyens qui vivent sur le territoire du projet ou à proximité.

7 Annexes



Carte 12

Infrastructures de transport
aéroportuaire, portuaire et ferroviaire

- Gare de triage
- Réseau ferroviaire
- Zone aéroportuaire
- Zone portuaire

Les informations présentées sur cette carte sont à titre indicatif.



Annexe 1: Carte des infrastructures de transports de la ville de Québec. Source : Ville de Québec.

8 Bibliographie

ADDRN. (2019). Baromètre. Disponible sur : http://addrn.fr/wp-content/uploads/2019/06/barometre01_juin2019.pdf?

ADEME. (2020). Qu'est-ce que le développement durable ? [En ligne] Mis à jour le 20/02/2020. [Consulté le 03/01/2021]. Disponible sur : <https://www.ademe.fr/expertises/developpement-durable/quest-developpement-durable>

Auger, Samuel. (2014). Urbanisme et vieillissement de la population : « les villes ne sont pas prêtes ». [Consulté le 10/01/2021]. Disponibel sur : <https://www.lesoleil.com/actualite/urbanisme-et-vieillissement-de-la-population-les-villes-ne-sont-pas-pretes-08d5e19ea8d477aba5901935bac7e5c3>

Avise. Innovation sociale. Innovation sociale de quoi parle-t-on ? [En ligne]. Publié le 20/01/2020. [Consulté le 07/04/2020]. Disponible sur : <https://www.avise.org/dcouvrir/innovation-sociale/innovation-sociale-de-quoi-parle-t-on>

Berthold, É., Pawliw, K. & Frenette, A. (2018). L'aménagement durable du territoire et la participation citoyenne : une relation à penser. Cahiers de géographie du Québec, 62 (175), 9–14.

Catherine Sid. Qu'est-ce que l'innovation sociale ? [En ligne]. Publié le 01/06/2012. [Consulté le 07/04/2020]. Disponible sur : <https://bpifrance-creation.fr/entrepreneur/temoignage-invite/quest-ce-que-linnovation-sociale>

Côté, R. (1990). Jadis le port de Québec. Cap-aux-Diamants, (22), 51–53.

Coutard, G., Gicquaud, N., & Rodrigues, A. (2015). *24 400 emplois sur le complexe industrielo-portuaire de Nantes Saint-Nazaire - Insee Analyses Pays de la Loire - 18*. Disponible sur : <https://www.insee.fr/fr/statistiques/1288205#titre-bloc-7>

Davoine, Gilles. (2003). SAINT-NAZAIRE Le projet « ville-port » entre dans sa deuxième phase. [Consulté le 08/12/2020]. Disponible sur :
<https://www.lemoniteur.fr/article/saint-nazaire-le-projet-ville-port-entre-dans-sa-deuxieme-phase.444724>

Dumesnil, F., & Ouellet, C. (2002). La réhabilitation des friches industrielles: un pas vers la ville viable? VertigO, (Volume 3 Numéro 2)

Forest, J., & Hamdouch, A. (2015). Quand l'innovation fait la ville durable. Lausanne, France : Presses Polytechniques et Universitaires Romandes.

Glynn, M. A., & Abzug, R. (2002). Institutionalizing identity: Symbolic isomorphism and organizational names. *Academy of Management Journal*, 45(1), 267–280.

Guimard, Emmanuel. (2000). La ville de Saint-Nazaire se réconcilie enfin avec son port. [Consulté le 08/01/2021]. Disponible sur : <https://www.lesechos.fr/2000/02/la-ville-de-saint-nazaire-se-reconcilie-enfin-avec-son-port-738433>

Hamdouch, A. & Galvan, A. (2019). Social innovation as a driver of urban transformation? The case of planning approaches in the Dominican Republic. *Urban Planning*, 4(1), 31-43.

Hargrave, T. J., & Van De Ven, A. H. (2006). A collective action model of institutional innovation. *Academy of Management Review*.

Laurentia. Là où le fleuve permet des exploits. [Consulté le 14/11/2020]. Disponible sur : <https://www.laurentia.ca>

Lotz, S. (2017). L'effet de levier dans la reconversion des friches militaires dans le cadre du renouvellement urbain en France. *Architecture, aménagement de l'espace*. Université Paris-Est

Martin, Stéphanie (2020). Port de Québec : le projet Laurentia aura des « effets négatifs importants », tranche l'Agence environnementale. [Consulté le 10/01/2021]. Disponible sur : <https://www.journaldequebec.com/2020/11/16/port-de-quebec-le-projet-laurentia-aura-des-effets-negatifs-importants-tranche-lagence-environnementale>

Mathieu Pelletier, "La décision territoriale en conflit : Un outil d'évaluation de la participation citoyenne ?", Géocarrefour, 89 (4)

Mercier, G., Roy, F. & Berthold, E. (2016). Les écoquartiers de Québec ou la fortune d'une idée aussi engageante que malléable In : Villes et quartiers durables : la place des habitants : La participation habitante dans la mise en durabilité urbaine : discours, effets, expérimentations et mises à l'épreuve. Bordeaux : Carrières Sociales Editions.

Moulaert, F., MacCallum, D., Mahmood, A., & Hamdouch, A. (2013). The international handbook on social innovation, Collective action, social learning and transdisciplinary research. (E. Elgar, Ed.).

Morin, Annie. (2011). Une relation ville-port à parfaire. [Consulté le 11/01/2021]. Disponible sur : <https://www.lesoleil.com/actualite/la-capitale/une-relation-ville-port-a-parfaire-5f2977ae950b26764ec9815ab043f3e5>

Nantes Saint-Nazaire Port. Créateur de solutions logistiques et industrielles à l'international. [Consulté le 08/01/2021]. Disponible sur : <http://www.nantes.port.fr/travailler-avec-le-port/solutions-logistiques-et-industrielles/>

Nantes St-Nazaire. Les chiffres parlent pour nous. [Consulté le 08/01/2021]. Disponible sur : <https://invest.nantes-saintnazaire.fr/pourquoi-nantes-saint-nazaire/les-chiffres-parlent-pour-nous> Nantes Saint-Nazaire Port. Saint-Nazaire, entre géants des mers et des airs. [Consulté le 10/12/2020]. Disponible sur :

<http://www.nantes.port.fr/travailler-avec-le-port/sites-et-zones-dactivites/saint-nazaire/>

Pelletier Jean. Sur les relations de la ville et des cours d'eau / On relations between cities and rivers. In: Revue de géographie de Lyon, vol. 65, n°4, 1990. Villes et fleuves au Japon et en France. pp. 233-239

Port de Québec. Vue d'ensemble du port. [Consulté le 14/11/2020]. Disponible sur :
<https://affaires.portquebec.ca/fr/vue-ensemble-du-port/>

Québec international. Québec : lieu idéal pour atteindre son plein potentiel manufacturier. [Consulté le 04/01/2021]. Disponible sur :
<https://www.quebecinternational.ca/fr/choisir-quebec/industrie-de-quebec/manufacturier>

Real. E (2015). « Reconversions. L'architecture industrielle réinventée », In Situ [En ligne], mis en ligne le 06 juillet 2015

Rqis. Innovation sociale. [En ligne]. [Consulté le 08/04/2020]. Disponible sur :
<http://www.rqis.org/innovation-sociale/>

Ruhr et Nord - Pas-de-Calais riches de leurs friches. (2011, novembre 3). Consulté à l'adresse: https://valenciennes.maville.com/actu/actudet_ruhr-et-nord%C2%A0-pas-de-calais%C2%A0riches-de-leurs-friches_12248-2028632_actu.Htm

Saint-Nazaire tourisme. Saint-Nazaire, un port transatlantique. [Consulté le 08/01/2021]. Disponible sur : <https://www.saint-nazaire-tourisme.com/decouvrir/decouvrir-le-port/saint-nazaire-un-port-transatlantique/>

SAUPIN, Guy. (2012) Naissance d'une ville-port atlantique : Saint-Nazaire, avant-port et entrepôt (1845-1883) In : Les villes et le monde : Du Moyen Âge au XX^e siècle [en

ligne]. Rennes : Presses universitaires de Rennes. Disponible sur :
<http://books.openedition.org/pur/123696>

Shalley, C., Hitt, M. A., Zhou, J., Raffaelli, R., & Glynn, M. A. (2015). Institutional Innovation. The Oxford Handbook of Creativity, Innovation, and Entrepreneurship.

Socioeco. Qu'est-ce que l'innovation sociale ? [En ligne]. [Consulté le 07/04/2020]. Disponible sur : http://www.socioeco.org/bdf_dossier-5_fr.html

Stéphanie Lotz-Coll. (2018) "La friche militaire urbaine, un nouvel espace convoité ?" Carnets de géographes. [en ligne] [Consulté le 12/12/2020]. Disponible sur : <http://journals.openedition.org/cdg/1443>

Tchekemian, A. (2015). Gouvernance, innovation territoriale et aménagement durable : Living Lab et outils open source pour les acteurs des territoires de demain. Les cultures des sciences en Europe. Volet 2 : dispositifs, publics, acteurs et institutions

Thérioux, Pierre. (2019). Québec : une économie qui a le vent dans les voiles. [En ligne] [Consulté le 07/01/2020]. Disponible sur : <https://www.lesaffaires.com/dossier/focus-regional-capitale-nationale/quebec--une-economie-qui-a-le-vent-dans-les-voiles/610090>

Vallières, Marc. (2019, mars 12) "Québec (ville)". *l'Encyclopédie Canadienne*, Historica Canada. [Consulté le 07/11/2020]. Disponible sur : <https://www.thecanadianencyclopedia.ca/fr/article/quebec-ville>

Venière, Samuel, (2018, octobre 4) "Port de Québec". *Dans l'Encyclopédie Canadienne*. Historica Canada. [Consulté le 22/10/2020]. Disponible sur : <https://www.thecanadianencyclopedia.ca/fr/article/port-de-quebec>

Van de Ven, A. H. (1986). Central problems in the management of innovation. *Management Science*, 32(5), 590–607.

Ville de Québec. Port de la basse ville. [en ligne]. [Consulté le 20/10/2020] Disponible sur : <http://archeologie.ville.quebec.qc.ca/sites/port-de-la-basse-ville/histoire-du-port-de-la-basse-ville/>

Ville de Québec. (2019) Schéma d'aménagement et de développement révisé. Disponible sur : https://www.ville.quebec.qc.ca/apropos/planification-orientations/amenagement_urbain/sad/docs/SAD-12-2019.pdf

Ville de Québec. (2017). Rapport de consultation publique. Disponible sur : https://www.ville.quebec.qc.ca/apropos/planification-orientations/amenagement_urbain/sad/docs/Rapport%20de%20consultation%20publique_SAD_Premier%20projet.pdf

Directeur de recherche
Abdelillah Hamdouch

Florie Hilaire
PFE/DAE5
Filière UIT/Option ITI
2020-2021

Innovations institutionnelles et transformations urbaines : la relation ville-port. Etudes de cas des villes de Québec et de Saint-Nazaire.

Résumé : Les villes de Québec et de Saint-Nazaire sont deux villes portuaires qui ont développé leurs activités autour de leur port. Le port est donc une infrastructure importante qui influe sur le dynamisme du développement des villes. Que se passerait-il si le port n'existe pas ? Est-ce que la ville se développerait de la même manière ? À travers le cas de Saint-Nazaire, nous voyons que le développement de la ville en parallèle de celle du port a un impact négatif sur le développement économique de la ville. Pour la ville de Québec, le port a permis à la ville de bâtir un empire dans le transport de marchandises.

Mots clés : Innovation institutionnelle, transformation urbaine, relation ville-port, friche portuaire, aménagement du territoire, développement économique, ville de Québec, ville de Saint-Nazaire, projet Ville-Port, projet Laurentia