

DIMANCHE 10 AVRIL - PM

Conférences d'ouverture

Salle 2000 A

18 h 25 LES CORRIDORS MARITIMES ET LES VILLES PORTUAIRES : MEGATENDANCES, PROBLÉMATIQUES, ET SOLUTIONS APPLICABLES

YANN ALIX

La gestion moderne des relations ville-port implique nécessairement un travail de réflexion sur les échelles d'appréciation des modalités de la relation qui unit une ville à son port... un port à sa ville. La première échelle de lecture relève de la géographie. Devons-nous toujours considérer la ville et le port comme la bonne échelle ? Serions-nous plus en phase avec les réalités spatiales modernes en évoquant des Espaces Métropolitains Elargis (EME) qui doivent composer leur croissance avec l'expansion fonctionnelle des Corridors Logistico-Portuaires (CLP) ? Cette interrogation nous conduit à l'interpénétration des échelles sociales et sociétales. Les interactions entre une ville et son port mettent en évidence des revendications citoyennes de plus en plus locales face à des intérêts économiques, stratégiques et financiers de plus en plus globaux. Cela pose la question des échelles de gouvernance pour gérer ces interactions complexes entre parties prenantes locales et globales. Il s'avère essentiel alors de considérer les méthodologies pour appréhender ces acceptabilités concertées afin de garantir des relations harmonieuses et durables entre EME et CLP. Ces éléments permettent de lancer les débats sur la gestion des relations ville-port de demain...

18 h 45 LES RELATIONS VILLE-PORT : ENJEUX ET DYNAMIQUES NOUVELLES

FERRAN SAGARRA TRIAS

Les grandes villes portuaires industrielles sont majoritairement issues de la transformation de précédentes villes portuaires, qui elles l'étaient souvent depuis leur origine. Au fur et à mesure que les nouvelles nécessités écartent les ports des centres urbains, ils jouent un nouveau rôle dans la ville - territorial, polycentrique et étalé. La « récupération » des fronts maritimes, pour le loisir de masse et le tourisme, s'accroît dans les villes avec les activités tertiaires, les pôles des (non plus nouvelles) technologies de l'information et de la communication et l'exploitation de leur patrimoine architectural et (historique ou hypermoderne). Quelques villes, n'étant pas des plus grandes métropoles, sont paradigmatiques à ce sujet dans le monde « développé ». La conférence visera les dynamiques et enjeux que suivent ces villes, à partir du cas de Barcelone.

19 h 05 LA RELATION VILLE-PORT : LE CONTEXTE CANADIEN

GARY LEROUX

Le « réseau des ports canadiens » est un système complexe de ports et d'entreprises de service oeuvrant ensemble pour transporter plus de 200 \$ milliards de marchandises par année. Nos ports apportent la prospérité aux villes et villages avec lesquels ils font des affaires. Cette session aborde la situation de ce réseau complexe commercial et comment les ports eux-mêmes travaillent de concert avec tous les intervenants pour créer de la valeur pour l'économie canadienne.

LUNDI 11 AVRIL - AM

Conférences d'ouverture

Salle 2000 A

08 h 10 POLITIQUE DE TRANSPORT MARITIME ET FLUVIAL : LE QUÉBEC À LA BARRE

SAM HAMAD, MINISTRE, GOUVERNEMENT DU QUÉBEC

Les changements d'envergure qui surviennent dans l'organisation du commerce et du transport à l'échelle internationale se déroulent dans un contexte où les responsabilités des gouvernements du Canada et du Québec subissent des changements majeurs. Le Québec se retrouve donc devant plusieurs défis s'il veut développer les activités de transport maritime, augmenter le nombre de croisières internationales et développer une main-d'oeuvre compétente dans le secteur maritime tout en se préoccupant d'environnement, de développement durable et de sécurité.

08 h 20 LA RELATION VILLE-PORT AUX ETATS-UNIS : PERSPECTIVES

KURT J. NAGLE

Les ports sont des endroits vibrant d'activité commerciale. Mais ce qui est le plus important à noter c'est que ce sont des lieux de partenariat. Des ports à succès se bâtissent autour de cours d'eau propres et navigables, assez profonds et larges pour permettre aux navires d'y circuler, et propres pour permettre à la faune et la flore d'y survivre. Ils sont appuyés par le financement étatique des routes, voies rapides et chemins de fer qui leur donnent accès. De plus, les villes doivent pouvoir compter sur les gouvernements et les gestionnaires locaux qui doivent, de leur côté, participer activement à l'entretien et la sauvegarde du système portuaire. Enfin, les installations portuaires apportent prospérité économique aux villes qu'elles desservent. En retour, les villes doivent s'investir activement dans le processus d'une planification bien coordonnée.

Ville-Port-Corridors/Hinterlands-usagers : cas pratiques et nouvelles tendances

Salle 2000 A

EUROPE

08 h 45 LE HAVRE ET LE CORRIDOR DE LA SEINE : LE PROJET D'AMENAGEMENT URBANO-FLUVIAL « SEINE METROPOLE » OU « GRAND PARIS »

ANTOINE RUFENACHT - ANTOINE GRUMBACH - ANTOINE FREMONT

Le Havre a destin à être l'une des portes majeures de la France et de l'Europe sur le monde. Cet ensemble portuaire et urbain est en concurrence et complémentarité avec de puissants voisins, les ports du delta d'Or, Anvers et Rotterdam. Le projet d'aménagement urbain et fluvial du « Grand Paris » consiste à réaffirmer le rôle central du Havre comme port de Paris. Paris, métropole de rang mondial, a besoin d'un débouché maritime pour se connecter au monde. Inversement, Le Havre pour se développer doit s'appuyer en premier lieu sur les trafics de la Région Ile-de-France, première région française par son poids économique et démographique. L'estuaire de la Seine, Le Havre et son port à sa tête, constitue alors la porte d'entrée d'un corridor fluvial qui relie Paris à la mer. L'aménagement de ce corridor et de cette porte implique un renforcement des liaisons ferroviaires et fluviales, tant pour les marchandises que pour les voyageurs, mais aussi le développement concomitant au renouvellement des fonctions urbaines, industrielles, logistiques, touristiques et environnementales tout au long de la Seine dans un enjeu aujourd'hui continental.

09 h 15 ROTTERDAM ET LE CORRIDOR DU RHIN : NOUVELLE GOUVERNANCE ENVIRONNEMENTALE

THEO WILLEMSEM

Le Port de Rotterdam a longtemps été le plus grand port du monde. Sa position géographique, à l'embouchure du Rhin et de la Meuse, y est pour beaucoup. Une grande partie du transport vers l'hinterland et le continent européen se fait par voie d'eau, notamment au travers du corridor du Rhin dont le bassin compte environ 58 millions d'habitants ainsi que six grandes agglomérations urbaines et industrielles. Au regard de l'importance économique du fleuve, quels sont les développements et les ambitions du transport fluvial? Le fleuve apporte-t-il uniquement des avantages au port? En effet, le cours d'eau traverse également la ville de Rotterdam. Ses habitants éprouvent une certaine fierté pour le port et apprécient la vie sur les berges fluviales. Mais que fait Rotterdam pour que la ville et le port concilient leurs intérêts et se développent en harmonie? Comment la ville peut-elle profiter des développements portuaires? Et quel est le rôle du fleuve dans la ville? Si l'on change d'échelle et que l'on porte son regard sur le bassin du Rhin dans son ensemble, certaines questions se posent concernant son futur: quel est le cadre de la gouvernance environnementale du bassin du Rhin, de quelle façon peut-elle garantir son développement durable, de la source jusqu'au delta, au regard des différents usages auxquels le fleuve restera soumis à l'avenir? De quelle manière et avec quelle efficacité les Etats riverains travaillent-ils à la gestion intégrée du fleuve, coordonnée et solidaire d'amont en aval? Des réponses seront apportées au travers d'une mise en évidence des réussites passées et des défis futurs de la coopération au sein de la Commission Internationale pour la Protection du Rhin. L'ensemble de ces questions s'inscrit dans une relation tripartite ville-port-fleuve...

ADRIAN SCHMID-BRETON

Implication de la CIPR dans les enjeux des Relations Corridor fluvial du Rhin-Port :
Sous l'égide de la Commission Internationale pour la Protection du Rhin (fondée en 1950), un ensemble d'États (Autriche, Liechtenstein, Suisse, France, Allemagne, Luxembourg, Pays-Bas) et l'Union européenne coopèrent étroitement dans le domaine de l'eau. De concert, ils s'attardent aux enjeux cruciaux concernant la qualité de l'eau, la réduction des apports polluants, la restauration écologique, la prévention contre les inondations et l'adaptation à l'impact du changement climatique. Le tout est réalisé en lien avec un objectif principal commun : une gestion intégrée du bassin du Rhin soucieuse du principe de solidarité amont-aval (de la source jusqu'au delta) et une répartition équitable des responsabilités et des mesures, décidées conjointement dans l'intérêt du corridor du Rhin.

AMÉRIQUE DU NORD

10 h 20 LA NOUVELLE-ORLEANS ET LE CORRIDOR DU MISSISSIPPI

GARY P. LAGRANGE

Malgré des modalités de gouvernances strictement indépendantes, villes, ports et administrations nationales sont étroitement liés. Le développement des transports intermodaux implique toutes ces instances dans les profonds réaménagements qui s'imposent. A la Nouvelle-Orléans, le port supporte les piliers de l'économie que sont, en plus de son activité propre, les industries pétrolières et gazières et l'industrie des croisières. Cette dernière a amené le Port de la Nouvelle-Orléans à réaliser de grands investissements pour adapter l'infrastructure aux besoins émergents de cette activité pour laquelle 1 million de passagers seront attendus en 2012. Enfin, une série de vieux quais, s'étendant sur plus de 5 miles et devenus impropres au commerce maritime sont en cours de réaménagement.

10 h 40 QUEBEC ET LE CORRIDOR SAINT-LAURENT - GRANDS LACS

SYLVIE VACHON - DENIS LAPOINTE

La plupart des villes du corridor du Saint-Laurent ayant été fondées autour de leur port, un lien historique et économique très fort existe entre les villes et les installations portuaires. Cette réalité a évolué au fil des années, alors que la gestion évolue dans le sens du développement durable, favorisant un meilleur équilibre entre les dimensions économiques, sociales et environnementales. Les exemples de cette évolution sont nombreux dans les villes du corridor, et sont appelés à se multiplier dans l'avenir. Cette présentation offrira un point de vue comparatif de deux des principaux témoins provenant du monde municipal et de celui des administrations portuaires sur l'évolution de la relation dans le passé, le présent, et dans les années à venir.

RÉSUMÉ DES CONFÉRENCES

11 h 20 **CORRIDOR DU MISSISSIPI ET CORRIDOR SAINT-LAURENT - GRANDS LACS : COMPARAISON**

EMMANUEL GUY

Les relations ville-port dans les corridors du Saint-Laurent et du Mississippi demeurent dominées par la fonction économique. Dans cette perspective, il est intéressant d'observer que malgré la distance entre les deux corridors, et malgré les différences physiques des bassins hydrographiques, les deux systèmes partagent aujourd'hui plusieurs points en communs. D'abord, ils sont en concurrence tant pour alimenter le cœur industriel de l'Amérique du Nord que pour exporter la production céréalière. Puis, ils doivent se positionner par rapport à des logiques économiques mondiales communes où capacité et fluidité sont primordiales. Pour penser des relations plus intégrées entre les ports instruments du commerce international et leurs voisins, la gouvernance est un enjeu important. Sous cet angle, les deux corridors ont aussi plusieurs similitudes quoique l'autonomie des autorités portuaires américaines est souvent jugée plus avantageuse.

LUNDI 11 AVRIL - MIDI

Salle 2000 B

12 h 10 **2^E ÉDITION DE LA REMISE DU PRIX « LES GRANDS AMIS DU SAINT-LAURENT » - VOIR PAGE 30**

13 h 10 **LE CHOIX D'UNE VILLE COMME DESTINATION DE CROISIÈRE**

BILL SHARP

La Holland-America a été fondée en 1873 sous le nom Netherlands-American Steamship Company (NASM), une entreprise de transport de marchandises et de passagers. Parce que son siège était aux Pays-Bas et qu'elle desservait l'Amérique, elle devint connue sous l'appellation Holland America Line (HAL). Vingt-cinq ans après sa création, HAL possédait une flotte de six cargos et paquebots de passagers navigant entre les Pays-Bas et les Indes orientales néerlandaises. Elle s'occupa essentiellement du transport d'émigrants de l'Europe vers les États-Unis d'Amérique jusque bien après le tournant du siècle, pour un total de près de 850 000 individus qui purent entreprendre une nouvelle vie dans le Nouveau Monde. Quoique le transport et l'expédition étaient la principale source de revenus, dès 1895 la compagnie offrit sa première croisière de vacances. En 1973, elle vendit sa division cargo. En 1989, HAL devint une succursale à part entière de la Carnival Corp., la plus importante compagnie de croisières au monde. Aujourd'hui, ce numéro un de l'industrie des croisières fait naviguer 15 navires sur sept continents et transporte plus de 800 000 passagers par année. La Holland America est la compagnie de croisières internationale effectuant le plus grand nombre d'escales sur le Saint-Laurent.

LUNDI 11 AVRIL - PM

Transport terrestre et transport maritime

Salle 2000 A

14 h 05 **TRANSPORT TERRESTRE : FAIRE FACE À L'ACCROISSEMENT DU TRANSPORT MARITIME ET À L'EXPANSION URBAINE**

SEAN FINN

Le CN est un des chefs de file des Transporteurs Ferroviaires Nord-Américains. Son réseau couvre le Canada et le centre des États-Unis, de l'Atlantique au Pacifique et jusqu'au golfe du Mexique et dessert les ports de Vancouver et Prince Rupert, en Colombie-Britannique, Montréal, Halifax, La Nouvelle-Orléans et Mobile, en Alabama, ainsi que les grandes régions métropolitaines de Toronto, Buffalo, Chicago, Détroit, Duluth-Superior, au Minnesota et au Wisconsin, Green Bay, au Wisconsin, Minneapolis-St. Paul, au Minnesota, Memphis, St. Louis, et Jackson, au Mississippi. Récemment, le CN a conclu des ententes avec les administrations portuaires du Canada et des opérateurs en vue d'améliorer l'efficacité de la chaîne d'approvisionnement...

ANTOINE FREMONT

À l'accroissement des trafics maritimes, notamment conteneurisés, doivent répondre des pré- et post-acheminements terrestres massifiés vers les métropoles intérieures. Cette massification par rail ou barges, nécessite des points de concentration tant dans les ports que dans les métropoles, en rupture complète avec la dispersion induite par la logique routière. À ces plates-formes multimodales doit être associée une offre logistique de transport porte-à-porte, aux différentes échelles, des grands flux internationaux jusqu'à la distribution urbaine.

Ville-Port-Corridors/Hinterlands-usagers : cas pratiques et nouvelles tendances (suite)

Salle 2000 A

ASIE PACIFIQUE

14 h 40 VANCOUVER / LE GATEWAY ASIE-PACIFIQUE : CONCILIATION DES BESOINS D'EXPANSION TERRITORIALE URBAINE ET PORTUAIRE

TOM CORSIE

Le système portuaire canadien produit inévitablement des tensions naturelles entre les ports et leurs communautés d'accueil. Tom Corsie se propose de mettre en exergue les défis et les succès que le Port Metro Vancouver rencontre, en travaillant avec différents niveaux de gouvernement dans le but de soutenir les aspirations économiques, sociales et environnementales des communautés d'accueil, en vue de bâtir ensemble un avenir durable. Bien que le Port Metro Vancouver continue de développer les infrastructures essentielles et des maillons de la chaîne d'approvisionnement pour le transport efficace des marchandises à travers la porte d'entrée de Vancouver, le port est toujours garant de son interconnexion avec ses communautés d'accueil. L'approche collaborative du Port a fortement contribué à la position de Port Metro Vancouver comme un pôle commercial d'excellence dans la région Asie-Pacifique ; ce qui continuera de bénéficier à ses communautés d'accueil, notamment par la diminution de l'impact environnemental de l'activité ainsi que par la création d'emplois et le revenu fiscal engendré.

15 h 00 SHANGHAI ET LE CORRIDOR DU YANGTSE : GESTION D'UN BOOM COMMERCIAL

CLAUDE COMTOIS

Plusieurs visions d'aménagement ont été proposées afin de renforcer le rôle et la fonction des fleuves en tant qu'agents de développement économique. Le plus récent modèle concerne la planification du corridor du Yangtze. Dans le but d'établir un diagnostic comparatif des systèmes fluviaux et d'évaluer les leçons pouvant s'appliquer au fleuve Saint-Laurent, l'objectif de la communication vise à répondre à trois questions. Qu'est-ce qui définit un puissant système de transport fluvial? Comment les systèmes de transport fluviaux peuvent-ils répondre aux nouvelles opportunités émanant d'un accroissement de la globalisation des activités économiques? Quelles sont les pratiques émergentes concernant l'établissement de puissants systèmes de transport fluviaux?

Développement durable et gouvernance des corridors et hinterlands : solutions nouvelles

Salle 2000 A

15 h 40 DEVELOPPEMENT DURABLE DANS LES CORRIDORS MARITIMES

JEAN BURTON

L'exemple choisi est celui du bassin du Saint-Laurent et des Grands Lacs au Canada. Les villes portuaires se sont établies le long des corridors maritimes en raison notamment de l'abondance de ressources naturelles et de la proximité des facilités de navigation. Le développement des villes portuaires a toutefois eu des effets sur certaines des fonctions naturelles du système fluvial dans lequel elles s'étaient installées. Le corridor Saint-Laurent - Grands Lacs a conservé des caractéristiques naturelles tout à fait remarquables si on le compare à d'autres grands bassins fluviaux présents dans des pays industrialisés. Il s'agit en fait du plus grand système d'eau douce au monde. Il est donc possible d'envisager un développement plus durable dans les corridors maritimes en adoptant une nouvelle échelle de valeurs assortie d'une vision plus globale et à plus long terme.

RÉSUMÉ DES CONFÉRENCES

16 h 00 GOUVERNANCE DES RELATIONS VILLE-PORT DANS LES CORRIDORS ET HINTERLANDS

CLAUDE COMTOIS

La gouvernance est un facteur de compétitivité des corridors de transport. La gouvernance des relations ville-port concerne les relations entre les intervenants publics et privés réunis pour le développement, le contrôle et la gestion du système de transport fluvio-maritime. L'objectif de la conférence consiste à évaluer les principaux enjeux auxquels la gouvernance des corridors de transport est confrontée et d'identifier les moyens nécessaires pour améliorer le processus décisionnel de leur mise en valeur. La communication porte sur les grandes tendances dans la gouvernance du transport fluvial, les principaux défis de gouvernance et les meilleures pratiques à l'international permettant d'améliorer le processus de décision. Un aspect important de la conférence concerne le corridor de transport Saint-Laurent Grands Lacs.

MARDI 12 AVRIL - AM

Exercice de consultation

Salle 2000 B

JEAN-SÉBASTIEN BOUCHARD - PIERRE CAZALIS

08 h 00 LA RELATION VILLE-PORT DE DEMAIN DANS LES CORRIDORS MARITIMES : PISTES DE TRAVAIL

- Axe 1 Développement** - Parrainé par : le Groupe Océan
Propositions de modèles variés de Développement industrialo-portuaire, en fonction des fins économiques, sociales et environnementales poursuivies par la ville portuaire dans le cadre du corridor maritime dont elle fait partie.
- Axe 2 Aménagement** - Parrainé par : Intelli3
Propositions de modèles variés d'Aménagement du territoire terrestre et fluvio-maritime de la ville portuaire, en fonction des fins environnementales, économiques et sociales qu'elle poursuit et de l'appartenance de ce territoire à un fleuve ou à un estuaire considérés avec leurs rives.
- Axe 3 Consensus social** - Parrainé par : la Ville de Matane
Propositions de modèles variés de dégagement d'un Consensus social réunissant l'industrie utilisatrice du portuaire, les élus urbains et les organisations citoyennes autour d'une vision économique, environnementale, sociale et culturelle de la ville portuaire en tant que telle et en tant que pôle d'un corridor maritime.

MARDI 12 AVRIL - PM

Déjeuner débat : « La ville et son port : imaginer l'avenir ensemble »

Salle 2000 B

12 h 30 LA VILLE ET SON PORT : IMAGINER L'AVENIR ENSEMBLE

JEAN-PAUL L'ALLIER

Partenaires dans le développement économique, une ville et son port peuvent-ils l'être dans l'urbanisme et le développement urbain? Qui décide de l'utilisation du sol? Comment gérer, ensemble, les perceptions et les attentes des citoyens? Le bruit et l'environnement industriels du port, ses contraintes incontournables d'un côté, les attentes de la population pour l'accès au fleuve, les loisirs nautiques de l'autre : est-ce pour toujours irréconciliable? Le partage de la vieille ville entre les résidents et les milliers de touristes de croisières, qui sont le haut de la gamme de l'action et du succès des choix des autorités portuaires... Comment partager le travail, l'effort et les bénéfices? Il y a des moyens d'y arriver mais les ingrédients sont le résultat des choix faits par des personnes de pouvoir, de pouvoir à partager. Peut-il n'y avoir que des gagnants? Comment passer du rêve à la réalité possible?

ANTOINE GRUMBACH

La révolution de la logistique induite par l'invention des containers a profondément modifié les relations des villes portuaires à leur port. Les besoins d'espaces induits par les containers ont libéré la façade maritime ou fluviale des villes. En France, Marseille, le Havre, Nantes, Bordeaux, témoignent de ce phénomène mondial. Pour imaginer l'avenir il suffit de comprendre la complexité et l'interaction des grandes mutations dont nous sommes les témoins : l'écologie industrielle et urbaine, le tourisme fluvio-maritime auxquels s'ajoutent les conséquences des risques d'accidents technologiques. Les entreprises pétrochimiques entre autres et leurs sous-traitants vont abandonner de vastes territoires pollués pour se reconstituer au-delà des territoires urbanisés. Cette situation conduit à inventer un tressage des mobilités des biens et des hommes qui refreine le tout automobile au profit des transports collectifs et des modes doux... La survie de toutes les grandes métropoles est à ce prix. Les métropoles portuaires doivent concilier une identité culturelle avec leur activité industrielle pour soutenir leur attractivité. Les développements de l'industrie portuaire anticipent sur ces mutations qui devraient faire des métropoles portuaires les grandes gagnantes de l'économie mondiale du XXI^{ème} siècle...