

1^{ère} Partie:

Villes et ports fluviaux, une déconnexion progressive

Introduction: les empreintes des relations ville-port sur l'espace urbain

«L'image qui se dégage de nombreux tronçons de la voie d'eau à travers la ville est, trop souvent encore, celle de zones économiques sinistrées et peu attractives» (Demey, 2008).

Ces quelques mots écrits par T. Demey, pour conclure son ouvrage sur la voie d'eau bruxelloise, témoignent de l'étroite relation entre l'histoire économique et industrielle de la cité et sa voie d'eau, elle-même influençant la relation entre la ville et son port. Cette influence marque encore aujourd'hui la configuration de ces territoires. Les espaces portuaires se démarquent du reste du tissu urbain par leurs importantes emprises foncières, une étendue linéaire mais diffractée en sites distincts, une variété fonctionnelle et morphologique des ouvrages. *«Grandes étendues, multiplicité des sites, variétés des installations, ces caractéristiques du port entraînent des conséquences structurelles dans la relation qu'entretiennent les espaces portuaires avec les autres espaces de la ville. Cette conjonction qui s'opère au sein de la même agglomération urbaine ne peut être ni comprise ni gérée en termes de contiguïté ou de confrontation entre deux espèces spatiales que l'on postulerait homogènes» (Prelorenzo & Rouillard, 2003).*

Au fil de l'eau, des paysages différents se dessinent. Par exemple, à Bruxelles, les relations entre le bassin Béco réaménagé et les quartiers centraux; les bassins de Biestebroek, ses berges bucoliques et les quartiers anderlechtois, tantôt résidentiels, tan-

tôt industriels; l'avant-port et le tissu résidentiel ancien de Neder-Over-Hembeek présentent des situations très distinctes (figure 1.1). La situation lilloise présente autant de paysages divers, entre le site Port de Lille, inséré dans le tissu urbain, Santes et ses grands entrepôts et silos industriels, ou encore le paysage plus végétal de Wambrechies ou Houplin-Ancoisne.

Comme pour les villes-ports maritimes, *«dans un cas, il s'agit du rapport à l'histoire et à la culture de la ville génitrice, dans un autre doit être mise en exergue la relation à l'environnement naturel, dans un autre la gageure se portera sur la mise en synergie des fonctions citadines avec les activités portuaires, ailleurs encore l'axe de l'articulation visera la morphologie, le paysage des secteurs littoraux de la ville. C'est l'ensemble de ses problématiques qui constituent la complexité de la relation ville-port, complexité et diversité qui mettent en jeu une gamme étendue d'échelles de relation» (Prelorenzo & Rouillard, 2003).*

Ainsi, l'évolution des relations entre villes et ports fluviaux, au sein de laquelle nous interrogeons une possible reconnexion par le dispositif de projet, dépend d'abord de la compréhension de cette complexité. Or, celle-ci résulte de la progressive déconnexion de ces deux sphères, au fil de l'histoire. La succession des usages autour de la voie d'eau en fonction des formes d'organisation économique et sociale dominantes a modelé l'organisation actuelle de ces espaces.



Figure 1.1: La diversité des paysages le long du Canal bruxellois: vues du quartier «Nord» urbain, d'une interface ville-port, à Anderlecht (clichés L. Motquin) et d'un bras de l'ancienne rivière, la Senne à Anderlecht (cliché K. Mazy)

L'objectif de ce chapitre portera donc sur l'analyse des mécanismes de cette déconnexion et de leurs impacts, aboutissant progressivement à façonner ces paysages au fil de l'eau, fragmentés tant sur le plan morphologique qu'institutionnel.

Pour ce faire, nous établirons d'abord une revue de littérature sur l'évolution de l'interface ville-port, plus largement investie par les géographes pour les cas maritimes. Leurs contributions permettront d'apporter des clés de compréhension sur les processus à l'oeuvre sur leurs pendants fluviaux. En-

suite, à partir des cas bruxellois et lillois, nous établirons le séquençage de l'évolution de la relation ville-port fluvial selon une approche diachronique*. En effet, l'identification des processus de mutations spatiales, au fil de l'histoire, apporte un éclairage sur l'hétérogénéité de la configuration actuelle du territoire. Cette étude sera abordée sous deux angles: la transformation morphologique de la ville sous l'impulsion de la délocalisation progressive du port mais également, et apparaissant liée, sous l'impulsion de l'effacement progressif de sa rivière.

1. L'analyse de l'évolution de l'interface ville-port en contexte maritime

Le séquençage établi par Hoyle (1989), qui mène à la reconversion des fronts d'eau, montre comment la fonction portuaire maritime abandonne progressivement le noyau urbain pour des sites littoraux plus vastes (figure 1.2). En même temps, les industries portuaires se délocalisent vers des sites en périphérie de la ville. Elles ne dépendent plus, en effet, de la valorisation de la rupture de charge* autour de laquelle le port s'organisait, à travers les fonctions de transbordement, d'entreposage et de négoce. Des sites sont alors rendus vacants, des friches apparaissent. Plus que le reflet d'un déclin, elles peuvent être considérées

comme «l'expression ponctuelle d'une inadaptation à laquelle la ville et le port, par leur séparation, n'ont pas eu les moyens de répondre» (Boubacha, Davoult, & Gueguen, 1997). L'interface libérée par le port représente un moyen de renouveau au coeur du territoire et un potentiel de valorisation foncière pour la ville. «La présence de l'eau représente un potentiel intéressant car elle induit des espaces hautement valorisables dans une logique contemporaine des forces du marché, avec des effets de plus-values évidentes sur le prix des terrains bordant l'eau» (Chaline et Rodrigues Malta 1994).

ETAPE	SYMBOLE	PERIODE	CARACTERISTIQUES
1. Ville-port primitive		Jusqu'au XIXe siècle	Association étroite spatiale et fonctionnelle entre ville et port
2. Ville-port en expansion		XIXe - début XXe	La croissance rapide commerciale et industrielle force le port à se développer hors des limites urbaines
3. Ville-port moderne		mi-XXe	Croissance industrielle (pétrole) et apparition de nouveaux équipements demandeurs d'espace
4. Retrait du waterfront		1960s - 80s	Les changements en technologie maritime induisent l'apparition de ZIP séparées
5. Redéveloppement du waterfront		1970s - 90s	Le port moderne consomme de grandes zones terrestres et maritimes ; le noyau urbain se renouvelle

Figure 1.2: Evolution de l'interface ville-port selon B. S. Hoyle trad. par (Ducruet, 2005)

Le modèle organisationnel de l'interface ville-port (figure 1.3) place cette évolution de l'interface dans une vision élargie de la ville-port. Elle vise à inclure non seulement les séquences chronologiques et les relations spatiales mais aussi les influences économiques et technologiques. Les facteurs politiques et environnementaux sont intégrés, ainsi que le cadre légal à l'intérieur duquel les changements d'occupation du sol et d'utilisation de l'eau prennent place. Au

coeur de la séquence, le concept du port moderne, se délocalise progressivement vers la mer et abandonne, dans son sillage, les équipements traditionnels du front d'eau, à disposition d'une potentielle reconversion. Générée par ce processus de mutations, la zone de conflit et/ou de coopération à l'interface ville-port émerge comme une zone extrêmement sensible exigeant une évaluation pointue en préalable à son redéveloppement (Hoyle, 1989).

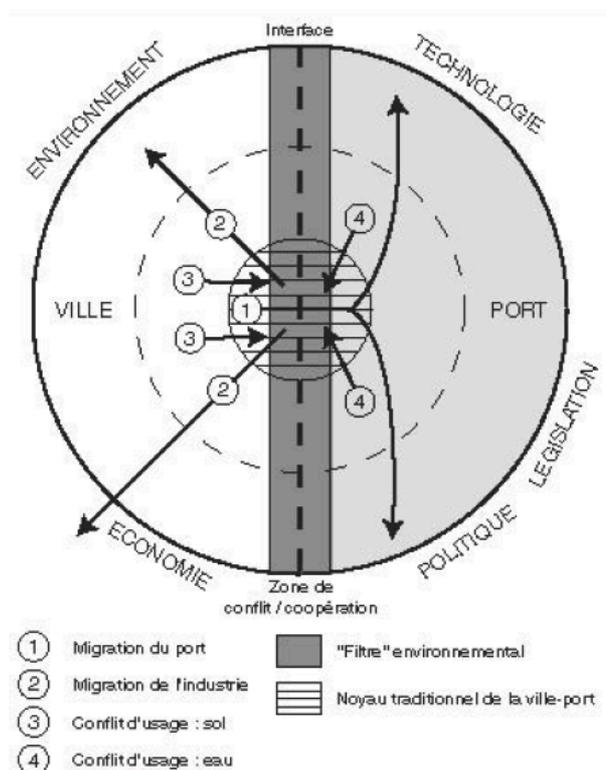


Figure 1.3: Modèle organisationnel de l'interface ville-port selon B.S. Hoyle trad. par (Ducruet, 2005)

2. Le réaménagement des *waterfronts*: diffusion des concepts des villes-ports maritimes aux villes-ports fluviaux

Les villes-ports maritimes connaissent plus tôt que leurs équivalentes fluviales des opérations de reconversion des espaces portuaires. Ces mutations ont lieu à partir des années 1950 en Amérique du Nord, prolongées en Europe dans les années 1970. Celles-ci deviennent un terrain privilégié de recherche en géographie et sociologie urbaine, dans les années 1980 et 1990. En découlent des analyses qui définissent les «modèles» de reconversion fabriqués à cette période et qui ont, jusqu'à aujourd'hui, diffusé leurs influences. En résultent également des critiques qui peuvent nous instruire sur les écueils à éviter, révélés par ces expériences.

Moteurs des concepts de reconversion

Deux facteurs, vont placer les *waterfronts*, au coeur des stratégies urbaines de revitalisation des villes maritimes:

Le premier repose sur une volonté politique de susciter le retour de la population résidente en ville, suite à la désindustrialisation et la désertion des quartiers centraux détériorés. «*Le réaménagement de l'interface apparaît ainsi comme un moyen de recentrer et de polariser l'agglomération pour contrebalancer un certain éclatement et une dispersion des flux. Il peut permettre de faire émerger une certaine centralité, concentrant de nouvelles fonctions et correspondant mieux aux nouvelles dimensions urbaines, les centres-villes traditionnels n'étant*

plus adaptés pour jouer ce rôle de centre d'agglomération» (Boubacha et al., 1997).

Le second, nécessaire préalable au nouveau dynamisme des municipalités maritimes, se fonde sur le contexte de décentralisation politique qui redonne plus d'initiatives à l'institution urbaine. «*Les délaissés portuaires du centre-ville apparaissent brusquement comme une opportunité foncière majeure dans la politique de «reconquête urbaine» qui domine alors le discours de la plupart des élus. Les municipalités demandent que le « port urbain » soit rendu à la ville. Dans les années '80 de réaffirmation de la subjectivité urbaine, la volonté de retrouver une relation directe avec des quais confisqués depuis longtemps par l'autorité portuaire est nécessaire à la promotion de l'image maritime de la cité*» (Baudouin & Collin, 1996).

Les espaces de reconversion ne concernent pas seulement les délaissés. «*Des espaces de berge, très convoités, ne passent pas par le stade de friche et même parfois la réutilisation anticipe une obsolescence non encore confirmée*» (Chaline, 1988).

Cette orientation, qui vise à susciter le retour de la population résidente en ville, à intensifier les flux de visiteurs et touristes et, à terme, destinée à élargir la base économique de l'agglomération est résumée par l'expression d'«urban growth machine». Selon C. Chaline et R. Rodrigues Malta,

celle-ci «se fonde très fortement sur des effets de synergie entre des manifestations culturelles et de mises en scène du potentiel artistique, un renouvellement de l'image urbaine et un investissement privé et public destiné à promouvoir une urban leisure economy» (Chaline & Rodrigues Malta, 1994).

Origines et diffusion des concepts de reconversion

Selon C. Chaline, les foyers d'innovation les plus significatifs ont été Boston (Union Wharf) et Baltimore (Inner Harbor), dès les années 1950. Ces opérations pilotes s'étaient ensuite diffusées de manière privilégiée dans le continent nord-américain (Toronto, Montréal, San Diego, San Francisco, Seattle, Vancouver) et en Europe occidentale, où la réalisation la plus manifeste, celle des Docks du port de Londres, montre déjà une diffusion du concept dans un port fluvial.

Les modes, les échelles et même les objectifs d'actions se sont diversifiés entre les premiers foyers d'innovation et leur diffusion. Quand les premières opérations répondaient localement à des logiques sociales simples (création d'espaces ouverts), de type monovalent, les opérations qui ont suivi ont rapidement fondé «des projets de reconversion sur des logiques de profit, ce qui traduit la montée en puissance des investisseurs privés, mais également de nouvelles attitudes des pouvoirs publics, soucieux de rentabiliser leur mise, à travers une meilleure image de marque de leur cité» (Chaline, 1988).

Spécificités des modes de valorisation

Les recompositions des espaces portuaires montrent des aspects récurrents identifiés par l'abondante littérature sur le sujet. D'une part, les activités maritimes et portuaires usuelles existantes sont considérées dans la plupart des cas comme «un passif,

sans perspective d'avenir et dont les territoires sont disponibles pour des réaffectations» (Chaline & Rodrigues Malta, 1994). D'autre part, l'environnement et les loisirs, la recherche et la technologie, les fonctions tertiaires, la culture font l'objet d'attentions particulières dans un contexte où ces fonctions représentent des modes de valorisation privilégiés. La fonction d'habitat est également favorisée. Dans des conjonctures où les logements locatifs pour ménages à revenus limités viennent à manquer, les espaces portuaires sont, dans certains cas, considérés comme des réserves foncières opportunes acquises à bas prix, pour la construction de logements publics.

Ces opérations qui ont engagé la fabrication de *waterfronts* ont principalement utilisé la présence de l'eau comme toile de fond, et comme élément de mise en scène destiné à rendre la frange maritime attractive. «L'eau est largement utilisée pour servir de décor naturel et agréable propice aux loisirs contemporains: promenades piétonnes et cyclistes au bord de l'eau, parcs, restaurants, commerces, complexes cinématographiques, aquariums. Parfois, l'eau sert aussi de support pour accueillir des fonctions portuaires renvoyant à un environnement maritime apprécié: marinas, quais et gares maritimes pour l'activité de croisière» (Boubacha et al., 1997). Dans les multiples déclinaisons des recompositions portuaires, l'eau, mobilisée essentiellement sous l'angle de sa plus-value paysagère, amène C. Chaline a parlé de «généralisation de formes d'occupation de l'espace, pour lesquelles l'eau n'est tantôt qu'une rente de situation, tantôt qu'un gage supplémentaire de qualité de vie». Cette double ambition amenant parfois «une évidente contradiction entre la recherche de profit par les uns et le désir d'ouverture totale au public par les autres» (Chaline, 1988)

L'aménagement des interfaces ville-port prennent différentes teintes selon leur filière de diffusion géographique. D'une part, les auteurs distinguent une approche américaine à dominante culturo-commerciale, en rupture quasi-totale avec les fonctions antérieures, privilégiant essentiellement le tertiaire de bureaux, le commerce et le tourisme, avec un léger dosage résidentiel, limité à un habitat de standing. D'autre part, le contre-exemple de Montréal s'opposera à ce modèle pour lequel une plus grande importance est donnée à la participation, aux espaces publics, aux équipements, à la conservation des héritages de l'archéologie industrielle et maritime. En Europe, les reconversions prendront des formes variées entre ces deux modèles. Toutefois, la volonté d'atteindre l'équilibre difficile entre la rentabilité et le développement économique immédiat et une forte demande pour des schémas d'aménagement respectant des préoccupations sociales, culturelles et environnementales participeront à développer un nombre important de formes de partenariats publics-privés et des structures de concertation (Boubacha et al., 1997). Le rôle de ces dernières semble néanmoins être relégué à une simple question d'outil d'acceptation des projets dans un contexte où l'espace urbain reste considéré, avant tout, comme un élément marchand. *«L'espace urbain tend à n'être qu'un élément du marché, dont il convient de moduler ou d'encadrer l'influence, au cas par cas, avec le support de l'opinion publique, là où elle s'exprime; cela pose le problème très inégalement traité de la consultation, de l'enquête publique et des études préalables»* (Chaline & Rodrigues Malta, 1994).

Les critiques des recherches urbaines

Bien que prenant diverses formes, la généralisation de ce phénomène en occident et le recul nécessaire, face à ces opérations

nées il y a trois ou quatre décennies, a permis de faire émerger quelques critiques au sein des recherches urbaines:

- Le maintien de logique industrielle de division fonctionnelle

«Un espace jusqu'ici purement portuaire reçoit en effet désormais un traitement purement urbanistique (...) Les grandes dichotomies fonctionnelles de l'ère fordienne – ville/port, industrie/service, travail/loisirs – demeurent encore en effet totalement respectées» (Baudouin & Collin, 1996).

M. Collin a montré les limites de l'approche par projet à l'interface des espaces portuaires et urbains. *«Le principal écueil de la démarche de projet est de rester dans le fonctionnalisme de l'époque industrielle. Au plan spatial, les différents espaces concernés restent toujours isolés et traités selon leur fonction particulière de l'époque industrielle : le port reste ainsi «autonome» c'est-à-dire dans une situation d'extra-territorialité par rapport à la ville (...) Au plan socio-économique, cette extra-territorialité du port sépare l'urbain de l'économique, lui même séparé du social. L'ensemble de ces dichotomies, spatiale, économique et politique, freine considérablement la réhabilitation des friches portuaires, comme on peut le constater au Havre, à Nantes, Bordeaux ou Marseille, par rapport aux autres places européennes, à l'heureuse exception dunkerquoise»* (Collin, 2003).

- Des vitrines urbaines plaquées sur l'agglomération

«Une dominante tertiaire, commerciale, mêlée à des activités culturo-récréatives a tendu à faire de certains fronts d'eau des «vitrines urbaines» plaquées sur l'agglomération, plus qu'organiquement intégrées à son tissu et à son fonctionnement, avec un effet volontaire d'image qui n'est pas sans avantages économiques évidents» (Chaline & Rodrigues Malta, 1994).

- Les risques sociaux liés au processus de gentrification

«Dans les années 1980, on assiste en nombre de pays, à un désengagement de l'Etat dans le financement direct du logement social, tandis que la réussite, médiatisée des premières opérations de waterfront fait naître un marché immobilier très actif, compte tenu du retour des classes moyennes vers un habitat urbain, notamment aux USA mais aussi en Grande-Bretagne : il s'agit de «la gentrification». Dès lors, les sites les plus proches de l'eau, dans les espaces portuaires délaissés, sont devenus des objets fortement convoités par la promotion immobilière privée, pour une production d'immeubles de standing, destinés notamment aux retraités, aux jeunes cadres et techniciens supérieurs, les «yuppies». Les effets de la récession joints à des volontés politiques de plus grand mixage social conduisent aujourd'hui à prévoir des programmes diversifiés de logements dans la majorité des opérations de réaménagement de friches portuaires» (Chaline & Rodrigues Malta, 1994).

Ces critiques, révélant les inconvénients majeurs de ces reconversions, ont amené à poser quelques principes pour, à l'avenir, éviter leurs écueils. Ces analyses et principes, s'ils s'inscrivent dans les mêmes problématiques, pourront constituer autant d'angles d'attaque privilégiés pour questionner nos études de cas fluviaux, lillois et bruxellois.

Les propositions émises

- Prendre en considération l'unité géographique du front d'eau

«Tout front d'eau possède une unité géographique et tectonique naturelle qu'il importe de prendre en considération. Ceci est particulièrement le cas des riverfronts linéaires» (Chaline & Rodrigues Malta, 1994). Ce principe pose la question de l'arti-

culution, voire des contradictions entre les différents outils de planification, présentant différents périmètres et se chevauchant autour de la voie d'eau.

- Rechercher une plus grande diversité fonctionnelle

«La recherche d'une diversité fonctionnelle par un «dosage» approprié de l'espace attribué à chaque composant sectoriel, le logement demeurant le cas le plus difficile à gérer, compte tenu des effets de plus values sur les fronts d'eau» (Chaline & Rodrigues Malta, 1994). Outre les options politiques, cet objectif questionne également les conflits d'usages, qui peuvent particulièrement apparaître entre une affectation résidentielle et économique (portuaire ou industrielle).

- Améliorer l'accessibilité des berges

«La nécessité de rendre les berges accessibles, d'y maintenir des itinéraires piétonniers continus, ce qui suppose d'un fort pouvoir de négociation avec la puissance publique, avec les ayants droits, détenteurs de droits acquis, comme le montre par exemple l'impossibilité qu'a rencontré l'établissement public des London Docklands d'établir un droit de passage public en quelques sections des berges de la Tamise» (Chaline & Rodrigues Malta, 1994). Ce principe soulève la problématique de la complexité du statut juridique et foncier des berges, et des espaces publics bordant la voie d'eau relevant tantôt de la gestion portuaire, tantôt de la gestion communale, voire régionale.

- Redonner de l'importance au niveau local

«L'intégration des territoires réaffectés et reconstruits dans un projet urbain global ayant vocation d'accueil, plus pour les populations locales que pour les passagers venus d'ailleurs» (Chaline & Rodrigues Malta,

1994). Tandis que certains projets ont une vocation à portée régionale, voire supra-régionale, comment faire en sorte qu'ils aient des retombées positives en termes économiques et sociaux sur le plan local?

- Tirer parti de la spécificité du territoire géographique mais aussi fonctionnelle

«Les villes portuaires ont tout intérêt à se démarquer, et à tirer parti de la spécificité du territoire, c'est-à-dire non pas uniquement de sa situation, mais aussi de la vocation industrielle et portuaire, à laquelle l'histoire de ces villes est intimement liée» (Baudouin & Collin, 1996). Dans cette optique, il est question de faire un travail sur les images et les représentations collectives de manière à ce que les éléments visibles de l'activité portuaire ne soient pas considérés comme des marques d'un passé à muséifier, mais comme des éléments bien présents dans les stratégies de l'activité économique actuelle.

- Implication du port dans le secteur culturel et touristique

«L'image du port repose en grande partie sur la ville portuaire, qui constitue un support privilégié de diffusion promotionnelle. Le port semble donc avoir intérêt à s'investir dans le réaménagement, à créer des fonctions et un environnement portuaire qui participent à l'intégration du port actuel dans l'imaginaire de la ville portuaire. Ainsi certains ports investissent les espaces délaissés comme moyen de promotion par l'intermédiaire d'activités comme les visites du port en bateau, les centres de culture maritime et portuaire ou les croisières» (Baudouin & Collin, 1996). Cet objectif stratégique passe par la mise en débat de la mission du port, qui reste traditionnellement cantonnée dans sa vocation économique et technique. Mais ce champ ludique et culturel de l'activité portuaire reste diversement investi selon les territoires.

Des waterfronts au riverfronts

Les concepts d'aménagement des waterfronts se diffusent rapidement dans les villes-ports fluviaux, avec l'expérience londonienne comme projet-phare. Dès les années 1980, les rivières, fleuves et canaux deviennent vecteurs de projets dans nombre de villes, tel est le cas des ports de fond d'estuaires comme Bilbao, Hambourg, Nantes, Bordeaux mais aussi des ports intérieurs comme Paris, Lyon, et, plus récemment les cas qui nous occupent, Lille et Bruxelles. Souvent, pour nombre de ces villes, «la redécouverte du fleuve devient un enjeu d'agglomération dans un contexte d'internationalisation» (Bétin & Cottet-Dumoulin, 1999). Ce regain d'intérêt pour la voie d'eau et son influence sur l'aménagement du territoire amène B. Le Sueur à inventer le néologisme de *flurbanisation*. « En réponse à l'exode fluvial qui a vidé la rivière de ses travailleurs, nos contemporains reviennent vers les eaux avec des besoins d'urbains en mal de nature et de loisirs. En comparant ce mouvement à celui qui a affecté le monde rural d'hier, je parlerai volontiers d'une flurbanisation qui s'étend lentement, comme par osmose. La voie d'eau redevenue facteur d'équilibre économique porte en elle mémoire et identité» (Le Sueur, 1997).

La diffusion des concepts de reconversion des waterfronts dans les villes-ports maritimes, les enjeux croissants d'attractivité pour les villes qui ambitionnent leur internationalisation dans un contexte de compétition territoriale, le dessein d'un retour vers les centres s'inscrivant dans des processus de métropolisation, amènent les villes fluviales à accélérer les séquences de reconversion des espaces portuaires péri-centraux*. Dans la plupart des cas, la phase de friche est oblitérée et le port délocalisé. Tel est le cas de Lyon: «en 1989, une polémique au sujet du port Édouard Herriot éclate entre le maire de Lyon, M. Noir, et la

CNR : M. Noir souhaite alors le démantèlement du port et la création d'un parc qui soit le pendant du parc de la Tête d'or au nord-est de Lyon. L'image d'un port peu actif, plutôt assimilé à une zone industrielle aux installations dangereuses, est en effet peu conciliable avec la nouvelle image de «ville moderne» que doit renvoyer Lyon dans le quartier de Gerland» (Bétin & Cottet-Dumoulin, 1999). Les circonstances sont semblables à Nantes: «en 1995, le Projet 2005, le projet d'agglomération élaboré par le district relance la controverse et le processus d'affinement du méta-projet. La volonté qui anime les rédacteurs du projet de faire de l'Île de Nantes le symbole de la qualité urbaine nantaise et un instrument de promotion territoriale les amène à statuer un peu vite sur la disparition des activités portuaires et industrielles encore présentes sur le site (...) La Conférence Consultative d'Agglomération, créée par J.-M. Ayrault en 1995, dont c'est la première prise de position publique, critique la tendance du «Projet 2005» et du projet de l'Île de Nantes, à faire fi de l'importance du port dans l'économie locale et de ses besoins en espace. Notons qu'à l'époque, l'Île accueille encore des activités por-

tuaires. Le maintien des activités portuaires à Nantes semble être sacrifié au profit d'une vision qui fait de la Loire un pur élément paysager propice à des logiques de valorisation foncière et immobilière» (Pinson, 2009). Outre-Atlantique, ce scénario se vérifie également. Ainsi, l'analyse de P. Hall portant sur le rôle passé, présent et futur du fleuve Fraser pour la logistique de la région métropolitaine de Vancouver a montré la primauté accordée aux activités non-industrielles sur les fronts d'eau urbains. «Dans un contexte où le développement et l'occupation des sols sont basés sur la loi du marché, les usages industriels se cramponnent où ils peuvent, mais finalement, seulement là où ils sont protégés par des mesures de zonages ou de régulations, par une propriété, ou parce qu'ils sont pollués» (Hall, 2012).

Ces exemples montrent une tendance à la prolongation de la déconnexion ville-port, qui s'inscrit dans celle qu'ont connue plus tôt les interfaces maritimes. Au regard des critiques dont on fait l'objet ces opérations, cette tendance n'évacue pas la question de l'évolution de cette relation ville-port vers une bifurcation, que nous détaillons dans le chapitre suivant.

3. Les séquences de la déconnexion ville-port fluvial, à partir des cas de Lille et Bruxelles

L'évolution de la relation ville-port fluvial se caractérise-t-elle par une déconnexion progressive, à l'instar des villes-ports maritimes? De manière corollaire, comment les infrastructures fluviales, le réseau hydrographique, en constant remaniement, ont-ils participé à la transformation de ces espaces en territoire?

A l'instar de l'approche développée par P. Menerault, questionnant le rapport entre transport et territoire à partir des projets d'infrastructures de transport (le tunnel sous la Manche et le T.G.V.) dans les espaces du littoral Nord-Pas-de-Calais et l'agglomération lilloise, nous mobiliserons les trois points de vue proposés par M. Le Berre pour analyser la notion de territoire: ses facettes physique, organisationnelle et existentielle. Cette approche incite à une démarche pluridisciplinaire par sa polysémie, et appelle, par sa multidimensionnalité, à des lectures diversifiées (existentielle, morphologique, organisationnelle) qui contribuent à donner toute leur importance aux phénomènes géographiques dans le choix des options développées dans le cadre de politiques publiques locales (Menerault, 1997).

Ces trois lectures s'intègrent dans un itinéraire méthodologique fondé en trois temps:

Premièrement, par le biais des observations des cartes historiques, nous identifions les aménagements successifs qui ont modifié progressivement à la fois le rapport entre la ville et son port mais aussi entre la

ville, sa rivière, ou son canal. A cette fin, nous avons d'abord établi, pour les cas de Lille et Bruxelles, un découpage historique en fonction des grands bouleversements morphologiques des deux cités mais aussi en fonction des cartographies existantes (tableau 1.1). Des monographies traitant de l'urbanisation lilloise et bruxelloise, complétées par des ouvrages orientés autour de l'histoire de leur voie d'eau permettront d'apporter un éclairage sur les pratiques territoriales associées à ces aménagements. Sur cette base, nous avons réalisé des cartes synthétiques présentant, pour chaque période, l'extension de l'agglomération et les principales mutations urbaines touchant la voie d'eau et les pratiques associées (implantations des métiers de l'artisanat, emprises portuaires, etc).

Dans un deuxième temps, les ouvrages historiques nous aideront à identifier les «facteurs-déclencheurs» de ces actions sur le territoire. En effet, *«tout territoire s'inscrit dans une **logique organisationnelle**, qui suppose la recherche de ces causes, donc la détermination des agents ou acteurs qui contribuent par leurs comportements à l'organisation territoriale»* (Le Berre, 1995). Ces causes peuvent émaner du groupe social, d'interactions avec d'autres groupes sociaux ou de contraintes territoriales. Ces dernières désignent *«l'ensemble des contraintes, positives ou négatives, que le territoire, mu ni des ses configurations territoriales, exercent sur les comportements du groupe en matière de pratiques territoriales»* (Le Berre,

1995). Dans cette définition, les configurations territoriales sont considérées comme la **facette physique** territoire. Elles intègrent les propriétés naturelles et matérielles résultant des actions d'aménagement. Quant aux pratiques territoriales (de vie, de gestion, d'aménagement), elles désignent les rapports de la société avec son territoire: l'ensemble des actions que le groupe entreprend pour assurer sa vie et son maintien sur son territoire.

Enfin la dernière étape sera consacrée, d'une part, à l'analyse des effets de ces aménagements sur la configuration du terri-

toire. Quelles sont les influences de ces actions sur les propriétés naturelles et matérielles du territoire?

D'autre part, les conséquences de ces aménagements sur la perception du territoire par les habitants et leur rapport à l'eau seront également examinées. Celles-ci composent la **facette existentielle** du territoire.

Ce cadre méthodologique (figure 1.4) permet donc d'aborder le territoire comme un système spatial, sous le prisme des trois facettes du territoire: «*existentielle, physique, organisationnelle*» (Le Berre, 1995).

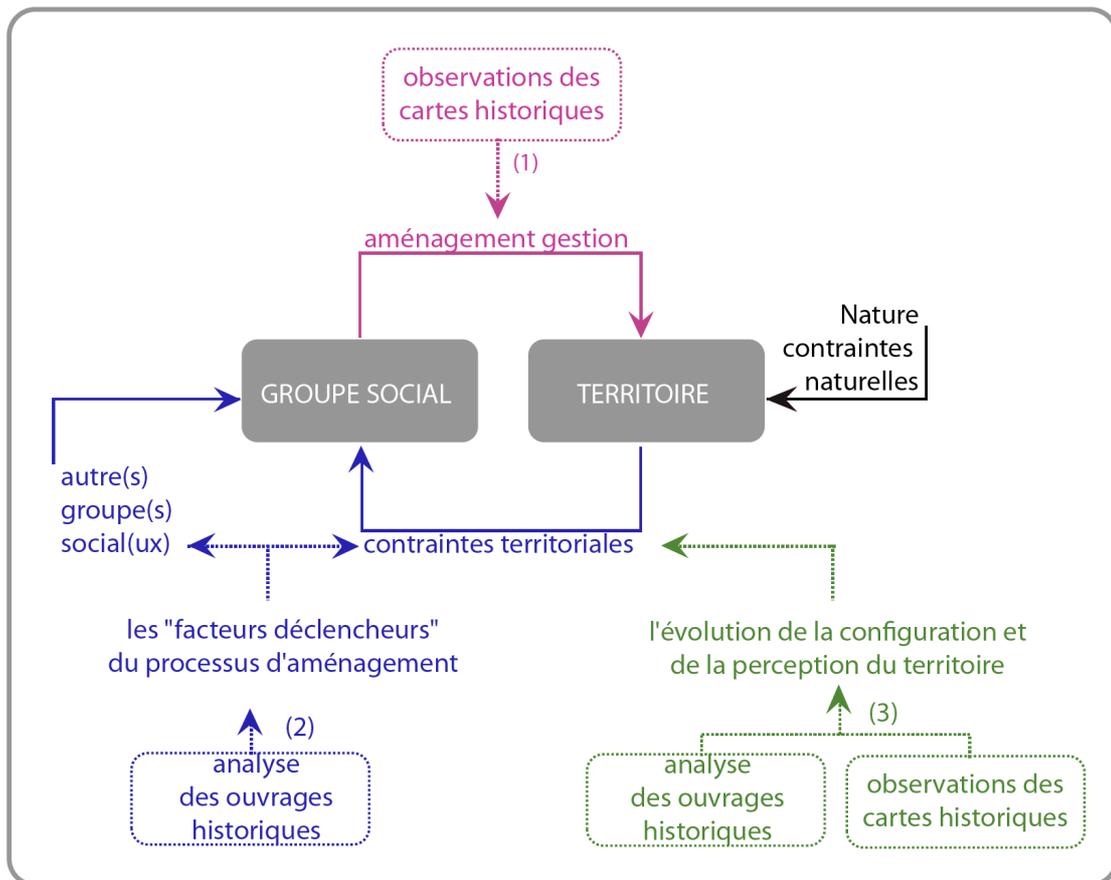


Figure 1.4: cadre méthodologique de la 1^{ère} partie: l'identification des processus de mutations spatiales (déconnexion ville-port). Adaptation d'après (Le Berre, 1995)

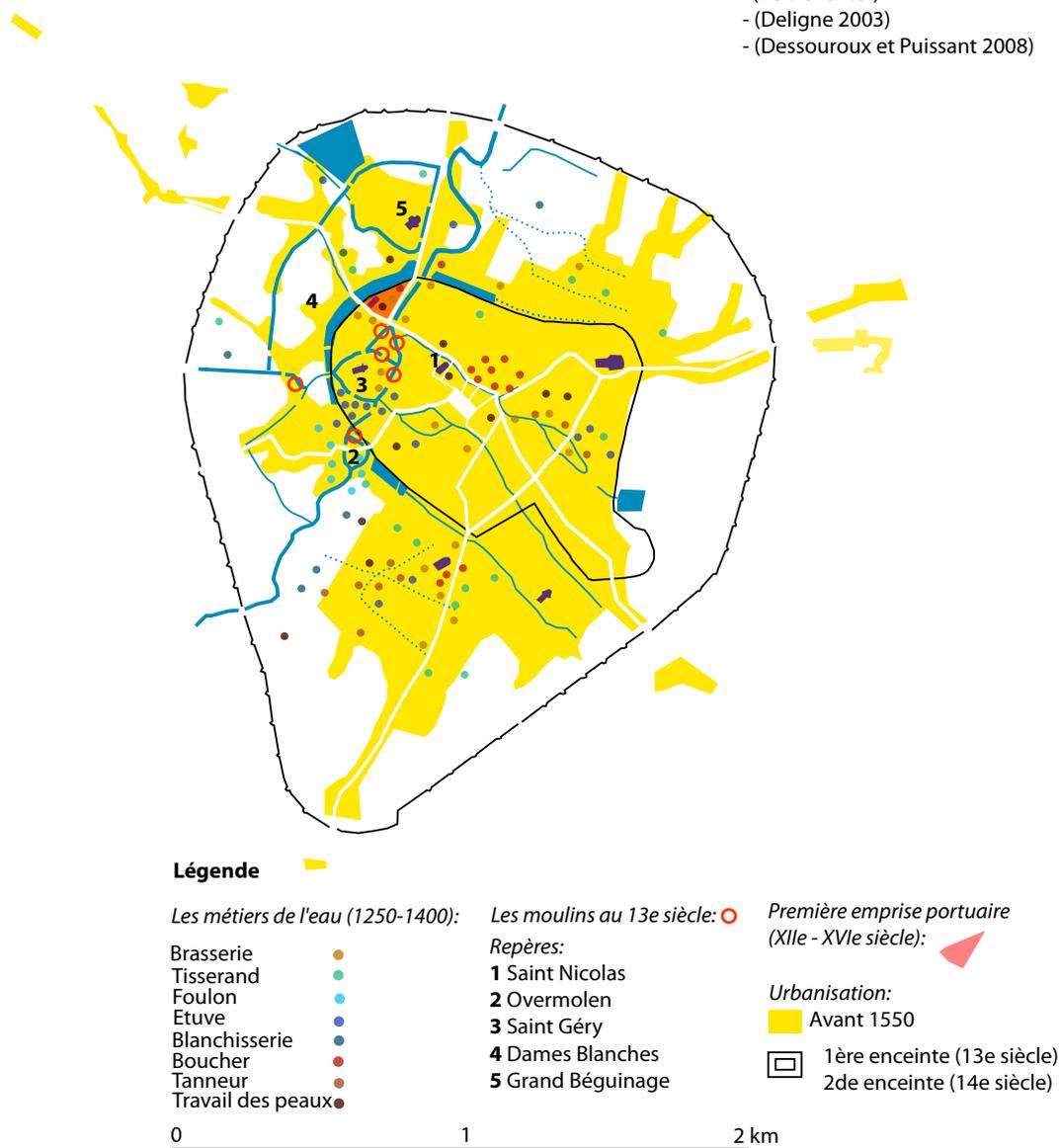
ETAPE	CARTOGRAPHIES
<p>Ville-port; - rivière primitifs</p> <p>Du XII^{ème} jusqu'à la moitié du XVI^{ème} siècle</p>	<p>Bruxelles (Plan de Bruxelles réalisé par Jacques de Deventer de 1550 à 1565, fait partie de l'Atlas des Villes de la Belgique au XVI^e siècle, exécuté sous les ordres de Charles-Quint et de Philippe II)</p> <p>Lille Plan de la Ville de Lille et des environs de Lille par Brun Lavainne, 1504</p>
<p>Transformations modernes</p> <p>Jusqu'à la fin du XVIII^{ème} siècle</p>	<p>Bruxelles (Plan topographique de la Ville de Bruxelles et de ses environs gravé en 1777 par L.A. Dupuis, joint à la <i>Carte chorographique des Pays-Bas autrichiens</i>, dressée sous les ordres du général-comte de Ferraris)</p> <p>Lille Plan de la Ville de Lille et des environs de Lille par Brun Lavainne, 1792-1796</p>
<p>Révolution industrielle</p> <p>Jusqu'à la fin du XIX^{ème} siècle</p>	<p>Bruxelles Plan de la Ville de Bruxelles, 1894 (Etablissements J. Malvaux)</p> <p>Lille Plan de la Ville de Lille agrandie, de la banlieue et des communes limitrophes dressé d'après le plan officiel établi par la Direction des Travaux Municipaux sous l'Administration, 1878</p>
<p>Croissance industrielle</p> <p>Jusque dans les années 1960</p>	<p>Bruxelles Carte topographique 1:10 000 : 23/7, Vilvoorde, 1961; 31/1, Anderlecht, 1953 c 58; 31/3, Bruxelles, 1958 c 58; 31/6, Halle, 1953 c 58; 31/7, Uccle, 1954 (Institut cartographique militaire)</p> <p>Lille Cartes de France 1:25 000 : Lille 1-2; 3-4; 5-6; 7-8, 1958</p>
<p>Désindustrialisation</p> <p>Jusqu'à la fin des années 1980</p>	<p>Bruxelles Carte topographique 1:10 000, 1993-1994 : 23/7, Vilvoorde; 31/1, Anderlecht; 31/3, Bruxelles; 31/6, Halle; 31/7, Uccle (Institut Géographique National)</p> <p>Lille Cartes topographiques 1:25 000 : Lille Roubaix Tourcoing, 1998 (Institut Géographique National)</p>
<p>Réinvestissement des espaces industriels</p> <p>Jusqu'à nos jours</p>	<p>Bruxelles Carte topographique 1:10 000, 2011: Top 10 Vector (Institut Géographique National) et Fond de plan Urbis, 2009 (Centre Informatique pour la Région Bruxelloise)</p> <p>Lille Projet du SCOT de Lille Métropole, novembre 2010: ADULM</p>

Tableau 1.1: sources cartographiques par séquence de l'évolution de la relation ville-port

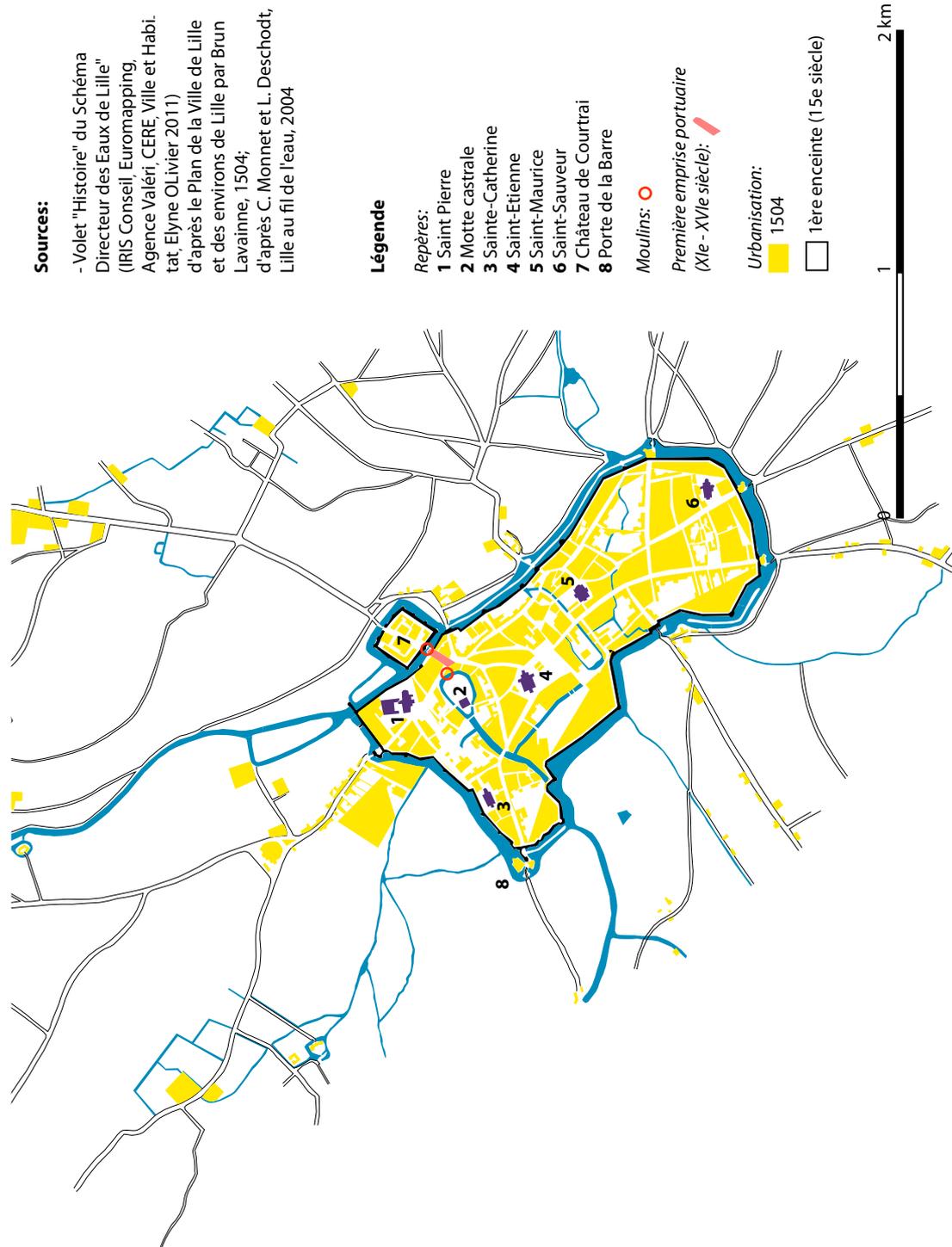
3.1. Ville-port primitif (Du XII^{ème} jusqu'à la moitié du XVI^{ème} siècle)

Sources:

- Plan de Bruxelles 1565 (de Deventer)
- (Deligne 2003)
- (Dessouroux et Puissant 2008)



Carte 1.1: Carte synthétique «ville-port primitif», Bruxelles



Carte 1.2: carte synthétique «ville-port primitif», Lille

3.1.1. Les aménagements qui vont entraîner une mutation physique du territoire

Les premières pratiques territoriales liées au cours d'eau, les activités associées aux moulins et à la navigation, constituent des moteurs majeurs de développement. Outre leur rôle économique, les canalisations et détournements nécessaires à ces pratiques contribuent au développement urbanistique grâce au drainage des terres, provoquant l'assèchement progressif des marais sur lesquels se fondent les deux villes.

L'intervention des comtes de Louvain et de Flandre, respectivement pour Bruxelles et Lille, s'inscrivent dans le contexte de développement économique que connaissent les deux cités au XII^{ème} - XIII^{ème} siècle.

A Bruxelles, plusieurs formes d'aménagement sont à l'initiative des comtes de Louvain:

- l'édification de moulins ducaux
- la canalisation du broek (un affluent de la Senne) au profit de nouveaux moulins.

- la rectification en aval de cette concentration meunière afin d'offrir aux marchands et aux bateliers un lieu d'accostage (première emprise portuaire, carte 1.1).
- l'érection d'une chapelle et d'un hôpital dédiés au patron des marins et des marchands: Saint Nicolas (repère n°1, carte 1.1).

A Lille, la dénivellation de quatre mètres existant entre les eaux de la Haute Deûle et celles de la Basse-Deûle offre une configuration propice au développement d'une agglomération car elle permet:

- la création de moulins (*moulins*, carte 1.2): le moulin Saint-Pierre (figure 1.5), situé près de l'Hospice Comtesse et le moulin Saint-Martin (ou du Château), situé à l'extrémité du quai de la Basse-Deûle .
- l'implantation d'un portus (au XIII^{ème} siècle), sur le rivage du canal de la Basse Deûle, grâce à l'existence de cette rupture de charge qui oblige l'acheminement des marchandises par voie terrestre entre haute et basse Deûle (*première emprise portuaire*, carte 1.2).

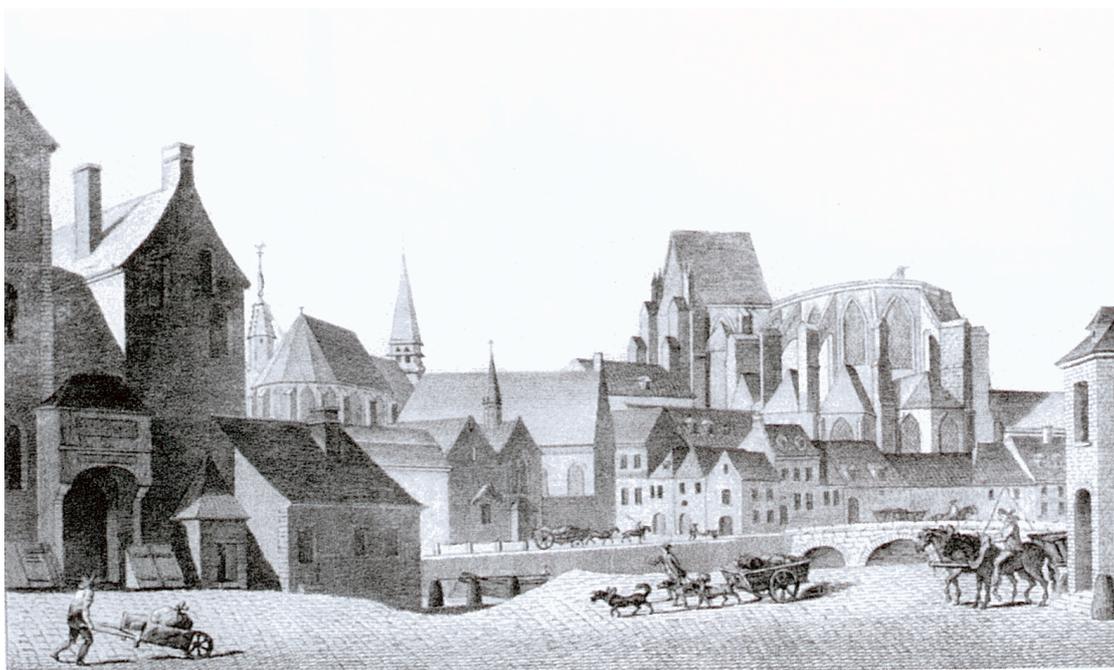


Figure 1.5. : le moulin Saint-Martin et la Collégiale Saint-Pierre, document réalisé au 18^{ème} siècle in (Caniot, 2005)

3.1.2. Les facteurs-déclencheurs du processus de mutation spatiale

L'accroissement démographique et le développement des activités agricoles et industrielles

L'installation des premiers moulins est étroitement liée au développement des activités agricoles rendu nécessaire par la croissance démographique (*Urbanisation*, carte 1.1 et 1.2).

Par exemple, à Lille, « *la population passe de 1000 à 4500 habitants entre l'an mil et 1100. L'essor urbain flamand a pour corollaire une révolution agricole qui modifie profondément les campagnes (...)* Les blés du Mélandois, concentrés sur le marché, la Grand Place, étaient acheminés vers la Deûle par la Grande Chaussée avant d'être

embarqués à destination de la Flandre, pour laquelle Lille et le Mélandois jouaient le rôle de grenier à blé. L'autre élément décisif du développement urbain fut l'industrie, notamment la draperie, dont le commerce favorise l'émergence d'une classe de riches marchands (...) Le besoin de main-d'oeuvre, pauvre, alimente le processus d'urbanisation, profitant du réservoir démographique que constituent les campagnes» (Paris & Stevens, 2000).

L'appropriation du bassin hydrographique et le contrôle de la voie d'eau au coeur des stratégies politiques

L'édification des moulins ducaux est aussi à mettre en correspondance avec l'intérêt des comtes pour ces infrastructures économiques et les gains qu'ils pouvaient engendrer.

Ainsi, à Bruxelles, pour assurer la centralisation des revenus sur la production céréalière et par extension sur l'industrie brassicole, le Comte de Louvain avait installé

plusieurs moulins à Vilvorde et à Bruxelles en y liant la perception des redevances sur la fabrication de la bière.

Plus largement, l'ensemble des interventions «s'inscrivent dans une politique plus large et visent à fixer définitivement le terminus de la navigation à Bruxelles ou tout le moins à lui imposer une rupture de charge intéressante sur le plan financier» (Deligne, 2003). Selon C. Deligne, l'établissement d'un terminus sur la Senne à Bruxelles peut être considéré comme un acte volontaire et stratégique visant à garantir à Bruxelles la première place sur la Senne au détriment des agglomérations hainuyères situées en amont. Cette hypothèse est renforcée par la correspondance chronologique entre la fixation de ce point ultime de la navigation et les conflits pour la détermination de la frontière entre le Hainaut et le Brabant.

Par ailleurs, à Lille, siège des guerres franco-flamandes de la fin du XIII^{ème} siècle, au début du XIV^{ème} siècle, le contrôle du port, des voies fluviales et terrestres est un enjeu important pour le Roi de France, Philippe Le Bel, sorti vainqueur de ces conflits. A cette fin, le Château de Courtrai (repère n°7, carte 1.2) est implanté en bordure du port, «le rivage» à la fois pour approvisionner la garnison et assurer le contrôle des routes et de la voie d'eau sur les Gantois, qui exercent à cette époque le monopole de la navigation sur cet axe.

Les aspects politiques, stratégiques et militaires s'appuient donc sur les déterminants spécifiques au milieu et leur confèrent un rôle déterminant pour le développement urbain. Plus finement, nous parlerons d'une potentialité naturelle (la rivière) territorialisée. Dans ce cas, «l'élément naturel, intégré aux pratiques territoriales d'une société, exerce une ou des contraintes naturelles, forces dotées d'une certaine intensité et per-

çues par la société par les effets qu'elles engendrent. Elles sont autant d'atouts ou de servitudes pour les pratiques territoriales» (Le Berre, 1995).

3.1.3. L'évolution de la configuration spatiale sur les propriétés matérielles du territoire

Tropisme* : déplacement du centre marchand

A Bruxelles, ces aménagements auraient provoqué le déplacement du centre nerveux de la cité vers l'aval. Dans le courant du X^{ème} siècle, le hameau (*Broecsele*), se serait développé entre le futur quartier d'Overmolen (repère n°2, carte 1.1) et la future Ile Saint-Géry (repère n°3, carte 1.1). Celui-ci sera ensuite «rejeté aux marges d'un centre désormais établi au nord, là où dès le début XII^{ème} siècle, on trouve le centre marchand avec son hôpital dédié à Saint-Nicolas» (Deligne, 2003). La création d'un bras artificiel de la Senne formant la limite méridionale de l'île Saint-Géry aurait renforcé et matérialisé ce délaissement.

A Lille, dans le cadre des travaux de canalisation de la Haute-Deûle, et parallèlement à l'extension de l'enceinte urbaine, un nouveau débarcadère, appelé plus tard «Rivage du Wault», est établi à proximité de la nouvelle Porte de la ville, «la Porte de la Barre» (repère n°8, carte 1.2). Ce déplacement de l'entrée de l'eau dans la ville, qui a nécessité une dérivation vers l'ouest de la rivière, a permis d'englober dans la ville l'ancien suburbium, devenu le faubourg de Weppes ou de la Barre (Caniot, 2005).

Répartition spatiale des activités

A partir du XIV^{ème} siècle, les filières artisanales et industrielles se diversifient autour de

l'activité du moulin à eau. Les métiers (tanneurs, brasseurs, bouchers, etc) colonisent les ruisseaux intra-urbains et se répartissent sur le territoire en fonction de la proximité des fournisseurs et de la clientèle.

Etablissement des noeuds bruxellois et lillois pour les flux de marchandises

A l'échelle des bassins hydrographiques, la fixation du terminus de la navigation a eu un impact important sur le potentiel économique des deux cités. Pour Bruxelles, alors que jusqu'au XI^{ème} siècle, la Senne pouvait être remontée jusqu'à Hal, la fixation de ce point permettra à la ville de satelliser les cités en amont et d'asseoir son développement économique.

3.1.4. L'évolution de la configuration spatiale sur les propriétés naturelles du territoire

A partir de 1250, on assiste à une croissance exponentielle de l'aire d'extension de ces territoires. Dans ce contexte, les actes de création économique (les moulins, la fixation du terminus de la navigation) sont prolongés par le modelage progressif du sol et de ses ruisseaux, constituant le socle de ces activités liées à l'eau.

A Bruxelles:

- Des initiatives de drainage et d'aménagement du sol sont entreprises, des fossés sont creusés. Ces travaux permettent l'implantation de deux importantes maisons religieuses: le couvent des Dames Blanches (repère n°4, carte 1.1) et le Grand Béguinage (repère n°5, carte 1.1).

- Des méandres de la Senne sont recoupés, des affluents sont captés ou même canalisés (le Molenbeek) pour l'alimentation des moulins bruxellois. Selon C. Deligne, cette organisation hydraulique aurait même engendré l'aménagement des îles (la Grande Ile, la Petite Ile et la Senne des Poissonniers), dès lors artificielles.

A Lille:

- le creusement des fossés et l'installation de moulins créent un barrage artificiel qui contribue à ennoyer et individualiser l'Isle (Insula) (Paris & Stevens, 2000).
- les travaux de canalisation de la Deûle, appartenant au châtelain de Lille, sont initiés, à la demande de la comtesse Marguerite de Flandre, entre Deûlemont et La Bassée. Le Canal reste propriété du domaine de la ville.

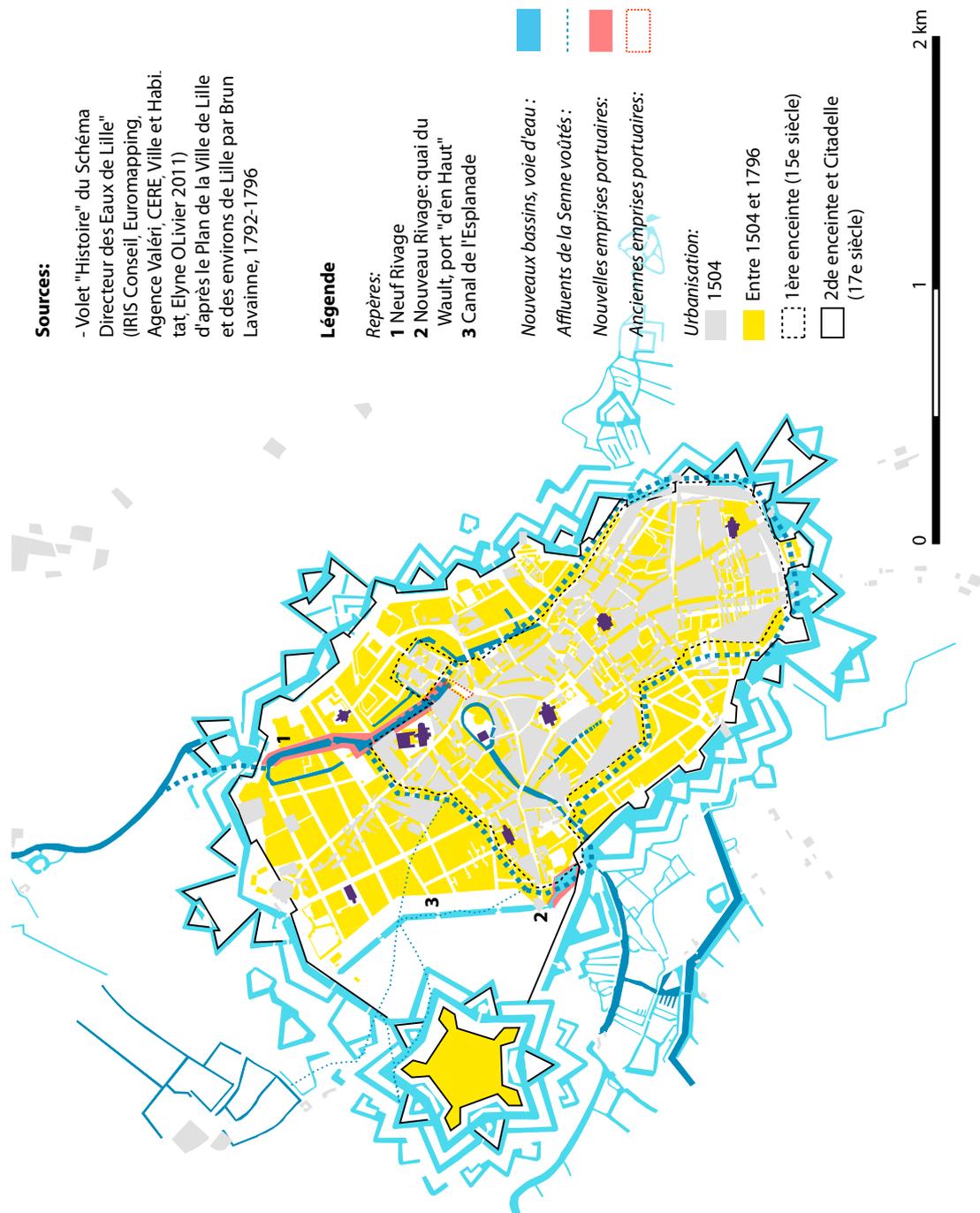
3.1.5. La transformation de la perception du territoire

La rivière est considérée comme un moteur de développement économique pour les métiers de l'eau. «*L'eau, qu'il s'agisse d'un site littoral ou fluvial, apparait facteur décisif qui permet d'associer une cristallisation du fait urbain et essor commercial*» (Paris & Stevens, 2000). Mais, la voie d'eau est aussi un moyen d'évacuation. Alors qu'une forme d'hygiène publique apparait au XIV^{ème} et XV^{ème} siècle sous la forme de services de ramassage et de recyclage des ordures ménagères, les ruisseaux maintiennent «*leur rôle d'exutoire normal des déchets artisanaux, dont le dépôt est généralement banni de tous les autres endroits*» (Deligne, 2003).

3.2. Transformations modernes (mi XVI^{ème} - fin XVIII^{ème} siècle)



Carte 1.3: carte synthétique «Transformations modernes», Bruxelles



Carte 1.4: carte synthétique «Transformations modernes», Lille

3.2.1. Les aménagements qui vont entraîner une mutation physique du territoire

A Bruxelles, le Canal de Willebroek, entamé en 1551 et inauguré en 1561, modifie le paysage bruxellois par le creusement pro-

gressif des bassins à l'intérieur de la seconde enceinte:

- le bassin des Marchands (1561) (figure 1.6), (repère n°1, carte 1.3)
- le bassin Sainte-Catherine (1565) (n°2)
- le bassin au Fumier (mestback) (1639-1650) (n°3)
- le bassin aux Foins (1639-1650) (n°4)



Figure 1.6: Le bassin des Marchands, source A. Martin in (Demey, 2008)

A Lille, les modelages successifs du sol et du réseau hydrographique bouleversent le paysage. Deux sites portuaires se déve-

loppent:

- L'agrandissement de 1670 et le démantèlement du château de Courtrai, officialisé par Philippe II en 1577, permet l'agrandissement du port en aval de la première emprise portuaire. Celui-ci est réalisé sur des terrains appartenant au chapitre Saint Pierre et nécessite le lancement de travaux urbains (1701) afin de raccorder le «Neuf Rivage» (repère n°1, carte 1.4) à l'ancien rivage situé en amont.
- Le «Nouveau Rivage» (repère n°2, carte 1.4), conçu dès 1675 à la place du petit rivage du Wault sur l'emprise des anciennes fortifications, en bordure du couvent des Minimes, devient le quai du Wault, (le port d'en haut) (Olivier et al., 2011).
- Parallèlement au creusement de ce nouveau bassin, un canal est creusé en 1751 entre la haute et la basse Deûle afin de supprimer la rupture de charge et, par la même occasion, le transbordement qu'elle exigeait entre les deux rivages. Ce Canal, nommé «Canal de l'Esplanade» ou «Moyenne Deûle», constitue la première dérivation de la Deûle afin de contourner la ville (repère n°3, carte 1.4).

Par ailleurs, la mutation la plus manifeste concerne les transformations liées à la construction de la Citadelle:

- Afin d'assurer la défense de Lille, devenue française en 1667, l'ingénieur militaire Vauban conçoit, pour le roi Louis XIV, la Citadelle, pièce majeure du système défensif de cette place forte. Implantée dans l'endroit le moins accessible des environs de Lille, un terrain marécageux, entrecoupés de watergangs et de fossés de drainage, la Citadelle est conçue au centre d'un système hydraulique complexe utilisant toutes les potentialités offertes par la Deûle et ses affluents (Olivier et al., 2011). A cet effet, Vauban met en place un dispositif d'inondations qui permet de couvrir 1700 ha de terre sous 50 cm d'eau en 48 h

(Caniot, 2005).

En outre, le réseau de communication fluvial est étendu, à la fois vers l'arrière-pays et vers la mer, entre 1674 et 1771:

- Le canal de la Haute Deûle est prolongé jusqu'à Lens, et puis jusqu'à Douai par un canal de liaison entre la Scarpe et la Deûle. Celui-ci permet, en cas d'invasion, de bénéficier de l'apport des eaux de la Scarpe pour inonder les fossés de la citadelle et les secteurs avoisinants (Caniot, 2005). Ensuite, un canal creusé entre Aire et Saint-Omer permettra d'achever la jonction entre Lille et Dunkerque.

3.2.2. Les facteurs-déclencheurs du processus de mutation spatiale

Le contexte concurrentiel européen pour la maîtrise des voies navigables

A l'échelon national (les Pays-Bas espagnols), la concurrence entre les villes porte sur la performance des voies navigables pour l'acheminement des marchandises. Tandis que des canaux sont creusés dans plusieurs villes des Pays-Bas, la Ville de Bruxelles souffre d'obstacles formés par son artère principale, la Senne: un parcours sinueux, étroit, souvent ensablé. Pour renforcer sa place dans les réseaux commerciaux du XVI^{ème} siècle, le projet d'un axe rapide entre Anvers et Bruxelles est rendu nécessaire aux yeux de la Ville de Bruxelles.

A l'échelon régional (les comtés de Louvain et Bruxelles font partie de la Province du Brabant), la concurrence s'inscrit entre Bruxelles et ses voisines, Viverde et Malines, pour la perception des redevances et l'exercice des droits d'étapes (tonlieu). Il faudra

attendre une brève suspension du conflit, lorsque Bruxelles et Anvers s'allient à Malines contre Bruges, pour que Bruxelles obtienne de Marie de Bourgogne une première autorisation de creuser un canal artificiel le long de la Senne jusqu'à la Dyle et Malines en 1477. Le nouvel axe aurait permis à Bruxelles de se soustraire à la dépendance économique de Malines en «doublant» la Senne. Les Malinois protestent et obtiennent l'annulation de la concession. Finalement, en 1531, Charles Quint maintient certains droits d'étapes dont bénéficie Malines pour calmer l'opposition. Dans le même temps, il confirme l'octroi de Marie de Bourgogne, en autorisant une seconde fois le creusement du Canal.

Jusqu'à cette époque, l'histoire de Lille appartenant au comté de Flandre et Bruxelles au duché de Brabant étaient liées, notamment pendant la période bourguignonne et ensuite habsbourgeoise suite à l'union de Marguerite de Bourgogne avec Maximilien d'Autriche. Sous la domination espagnole, les deux cités se délient lorsque Lille rejoint l'Union d'Arras qui rassemble les dix provinces majoritairement catholiques du sud des Pays-Bas espagnols tandis que Bruxelles intègre l'Union d'Utrecht formée par les sept provinces du nord. Jusqu'à la conquête française, *«l'activité de Lille est tournée vers le nord, selon le cours naturel de la voie d'eau, par la Deûle, la Lys et l'Escaut. Mais en 1667, les enjeux géopolitiques de l'époque en décident autrement. Ces pays-Bas francophones deviennent le Nord de la France, glacis militaire et champs de bataille de la France (...) Le destin de Lille bascule au sud»* (Paris & Stevens, 2000). Ce contexte politique participe à expliquer les mutations majeures qui transforment le paysage urbain lillois, en même temps que son réseau hydrographique: la Citadelle et le canal de la Haute-Deûle. D'une part, l'eau est utilisée à des fins défensives, dans le but

de protéger la place forte, récente conquête française. D'autre part, elle est mise à profit à des fins commerciales avec la création d'un réseau fluvial, favorisant les échanges économiques tournés alors de l'autre côté de la frontière, vers le sud agricole et l'ouest maritime français. Néanmoins, malgré la guerre de Succession d'Espagne et les résistances locales qui avaient retardé les travaux, des canaux de jonction avec les grandes rivières du Nord, l'Escaut et la Scarpe, sont réalisés pour désenclaver Lille entre 1752 et la Révolution française.

3.2.3. L'évolution de la configuration spatiale sur les propriétés matérielles du territoire

Déplacement et agrandissement du port

A Bruxelles, le port intérieur, initialement installé au nord-ouest à l'intérieur de la première enceinte, se délocalise une première fois vers l'aval. Autour des nouveaux bassins, un nouveau quartier marchand se développe.

A Lille, le démantèlement de la première enceinte permet à la fois l'agrandissement des quais de la Basse-Deûle vers l'aval à partir de la première emprise portuaire et, au-delà de la rupture de charge, le creusement d'un bassin, «le quai du Wault», bordant les eaux de la Haute Deûle.

Enjeux fonciers autour des nouvelles voies navigables

A Bruxelles, les travaux de construction du Canal, entièrement financés par les ressources propres de la ville et de ses bourgeois, avaient nécessité au préalable l'acquisition de nouveaux terrains situés entre la seconde enceinte et le Rupel, principalement

composés de prairies et de pâturages. Une fois le canal mis en service, cette réserve territoriale fut par la suite mise à profit pour créer des plus values foncières. Par exemple, au début du 18^{ème} siècle, l'Allée Verte (repère n°5, carte 1.3) est aménagée sur la nouvelle digue orientale du canal, entre la Porte du Rivage et le pont de Laeken. Celle-ci devient rapidement la promenade prisée de la bourgeoisie bruxelloise, «*le lieu où il devint lucratif d'installer les lieux de plaisance, de jeux et de la détente...à condition bien sûr, d'avoir pu acquérir le terrain que l'administration ne concédait qu'avec bénédiction*» (Deligne, 2003).

Pendant ce temps, le canal de la Haute Deûle, jusque là propriété de la ville de Lille, passe aux mains de l'Etat, en 1790.

Consolidation des *noeuds* bruxellois et lillois dans un réseau élargi

A l'échelle des Pays-Bas espagnols, le nouvel axe Bruxelles-Anvers permet à Bruxelles d'étendre son aire d'influence en dehors des limites du bassin de la Senne qui prévalaient jusqu'alors. Dans ce cadre, la nouvelle voie permet à la Ville de renforcer son rôle de capitale de fait au sein de l'Etat.

«*Alors que Bruxelles s'impose comme siège du gouvernement central des Pays-Bas, Lille peut revendiquer le titre de capitale des Pays-Bas méridionaux. Ainsi, en quelques siècles, l'Insula est devenue l'une des villes les plus actives de Flandre, participant aux réseaux d'échanges animés par Bruges jusqu'à l'ensablement du port, puis par Anvers jusqu'à la «furie espagnole» de 1576, le siège de la ville par Alexandre Farnèse en 1585 et la fermeture de l'Escaut par le traité de Münster en 1648*» (Paris & Stevens, 2000). Tandis que les voies navigables, la Deûle, la Lys, l'Escaut, avaient «naturellement» favorisé les échanges commerciaux du sud au nord autour du négoce des blés produits dans le Mélantois, et ensuite au-

tour de l'activité drapante et de la sayetterie, la transformation du contexte géopolitique par la conquête française en 1667, oriente alors Lille, ses échanges culturels et économiques, de manière privilégiée vers le sud et l'ouest.

3.2.4. L'évolution de la configuration spatiale sur les propriétés naturelles du territoire

Modification du fonctionnement du réseau hydrographique ancien

A Bruxelles, le creusement du canal, en même temps que l'urbanisation croissante, entraînent le voûtement d'une partie des affluents de la Senne qui jouaient jusqu'alors le rôle de circulation, de drainage et d'évacuation des eaux, particulièrement à l'ouest de la ville. En outre, certains méandres sont recoupés dans l'objectif principal d'écouler le plus rapidement possible les eaux de crues. Cette conception de la gestion de l'eau, associée à l'imperméabilisation des sols renforceront probablement l'intensité des inondations au XIX^{ème} siècle.

En outre, la capture d'une partie des eaux de la Senne en amont de la ville pour l'alimentation du Canal provoqua l'assèchement régulier du lit de la rivière. La modification physique du territoire entraîne alors un déséquilibre entre les pratiques liées à la navigation et aux métiers de l'eau qui cohabitaient jusqu'alors le long de la rivière. En effet, «*les déséquilibres se marquent en maints endroits de la ville par un manque chronique d'eau capturée pour d'autres usages: en ville comme en banlieue, les meuniers sont les premiers à en souffrir. L'envasement de la Senne en aval devient problématique*» (Deligne, 2003).

A Lille, le ruisseau du Bucquet est canalisé et devient un élément indispensable du dispositif hydraulique de Vauban. Contraint en amont de la Citadelle, il traverse l'Esplanade pour ensuite rejoindre la Basse Deûle (Olivier et al., 2011).

3.2.5. La transformation de la perception du territoire et de son organisation socio-spatiale

A Bruxelles, symboliquement, le creusement du canal engendre le développement d'un territoire à deux facettes. Le premier, lié à la Senne et aux filières artisanales, délaissé par la navigation, désinvesti par les autorités publiques, offre un spectacle de désolation, tantôt inondé, tantôt asséché, découvrant les dépôts d'immondices. La capture d'une partie des eaux de la Senne par le Canal entraîne en effet le dysfonctionnement de son rôle de régulation. Le second, à proximité du Canal, dans les lieux bucoliques au nord de la seconde enceinte, est prisé par l'aristocratie et la bourgeoisie bruxelloise. Certains terrains acquis pour la construction du canal

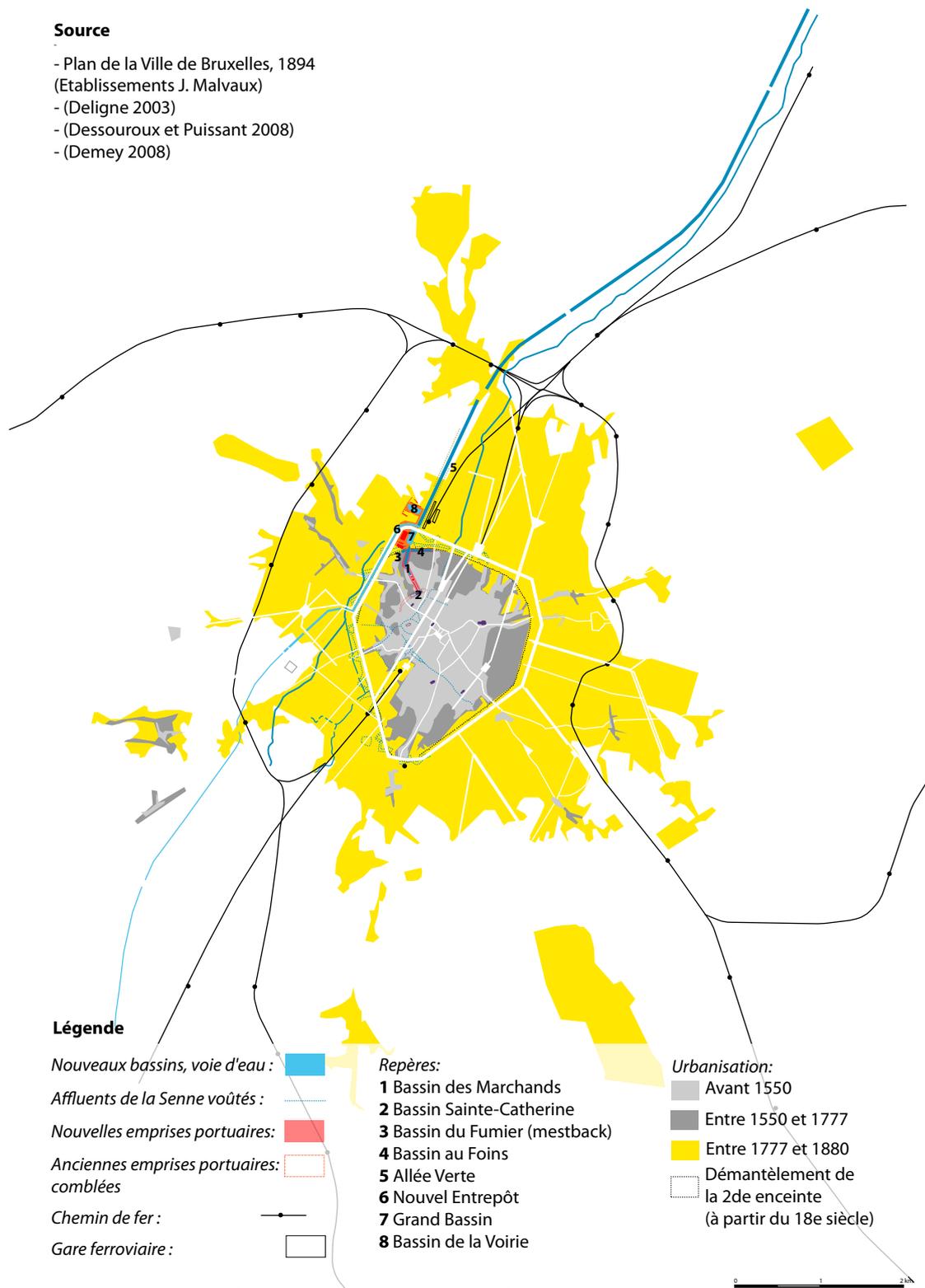
leur sont cédés pour l'implantation de grandes propriétés de plaisance, dispersés sur les territoires de Laeken, Hembeek, Haeren, Evere, etc. Ce double visage concrétise le délaissement par la Ville de Bruxelles des moulins et des métiers et la primauté accordée à la navigation et au commerce. Il met en avant le double rapport de la société à l'eau: tantôt, cantonnée dans son rôle d'évacuation, tantôt figure de puissance, de richesse et de plaisir (Deligne, 2003).

A Lille, ce sont les conflits incessants jusqu'à la fin du règne de Louis XIV qui vont affaiblir les activités artisanales tournées vers l'eau. *«Les débouchés traditionnels vers les provinces espagnoles sont fermés et la guerre est partout (...) L'occupation hollandaise de 1708 à 1713 paralyse la production et favorise l'importation depuis l'Angleterre et la Hollande. Par ailleurs, les producteurs lillois souffrent de plus en plus de la concurrence du plat pays (...) A Lille, les corporations déclinent: la Révolution leur portera le coup fatal. Dès lors, rien ne pourra limiter la marche de l'industrie à Lille et autour de Lille. Une page se tourne à la fin du XVIII^{ème} siècle qui prépare l'explosion industrielle du siècle suivant»* (Paris & Stevens, 2000).

3.3. Révolution industrielle (fin XVIII^{ème} - fin XIX^{ème} siècle)

Source

- Plan de la Ville de Bruxelles, 1894 (Etablissements J. Malvaux)
- (Deligne 2003)
- (Dessouroux et Puissant 2008)
- (Demey 2008)



Carte 1.5: carte synthétique « Révolution industrielle », Bruxelles

-Volet "Histoire" du Schéma Directeur des Eaux de Lille" (RIS Conseil, Euromapping, Agence Valéri, CERE, Ville et Habitat Elyne Olivier 2011); d'après le Plan de la Ville de Lille agrandie, de la banlieue et des communes limitrophes dressé d'après le plan officiel établi par la Direction des Travaux Municipaux sous l'Administration, 1878; d'après le Schéma Directeur de développement et d'urbanisme de Lille Métropole, 2002 (pour les sols urbanisés en 1910)



Carte 1.6: carte synthétique «Révolution industrielle», Lille

3.3.1. Les aménagements qui vont entraîner une mutation physique du territoire

Extension du réseau des voies navigables

A Bruxelles, le Canal de Charleroi est creusé entre 1827 et 1832. Il s'agit d'un «*petit canal accessible aux barges de 70 tonnes (...)* Bien plus qu'un canal de transit de marchandises du sud au nord, c'est plutôt un canal à charbon qui vient d'être mis en place» (Demey, 2008). En 1879, la pression des industriels hainuyers aboutit à la décision de la mise à grande section du canal (limitée néanmoins à 300 tonnes), dont le dernier tronçon, entre Clabecq et Bruxelles n'est achevé qu'à la veille de la seconde guerre mondiale.

A Lille, un programme de «perfectionnement de la Haute Deûle» est initié par le gouvernement en raison des difficultés de navigation sur le cours de la Deûle. La dérivation de la Moyenne Deûle est prolongée. La voie d'eau poursuit ainsi son contournement de la ville par les fortifications au

nord, vers les zones industrielles de Saint-André et Marque, situées en aval.

Développement et délocalisation du centre portuaire

Au niveau des infrastructures portuaires bruxelloises, l'agrandissement des bassins, assortis d'entrepôts plus vastes au nord-ouest du Pentagone, le comblement de bassins proches du centre-ville et le développement d'un nouveau bassin au nord du Pentagone affirment une nouvelle fois une délocalisation du port vers le nord. Plus précisément, il s'agit de:

- L'édification du nouvel Entrepôt (1844-1851) (repère n°6, carte 1.5) et son nouveau bassin, le Grand bassin ou bassin du Commerce (n°7), (figure 1.7): le nouvel Entrepôt est raccordé à la gare de l'Allée Verte et au réseau de chemin de fer naissant *via* le premier boulevard de ceinture ouest, qui remplace les Remparts récemment démolis sous l'ordre de Joseph II d'Autriche. Il remplace le premier entrepôt des Marchandises (1779-1781), édifié à l'extrémité du quai au Foin (n°4), converti alors en arsenal, avant d'abriter l'actuel théâtre flamand à partir de 1887.



Figure 1.7: vue générale du bassin du Commerce, source J. Carabain in (Demey, 2008)

- le comblement du port intérieur (1854-1911). Le premier bassin remblayé est celui de Sainte-Catherine (n°2), dès 1854, sur lequel sera construite l'église du même nom. En 1861, le bassin du Fumier (n°3) est comblé, en raison de la construction proche de la caserne du Petit Château. Enfin, le bassin des Marchands (n°1) disparaît partiellement pour accueillir les structures du nouveau marché aux poissons.
- Le creusement du premier bassin à l'extérieur de la ville, le bassin de la Voirie (1861-1863) (n°8). Celui-ci est construit perpendiculairement au canal de Willebroek, face à la gare de l'Allée Verte (n°5).

Lille connaît à la fois le développement et la spécialisation des sites portuaires existants et la création d'une nouvelle place:

- les deux rivages existants le «Rivage d'en bas» ou «Grand Rivage» et le «Rivage d'en haut» ou «quai du Wault» (figure 1.8) se développent et se spécialisent. Aux abords du premier, sont construits la halle aux sucres (repère n° 1, carte 1.6), l'hospice

général, des manufactures, des commerces, des estaminets. Tandis que le second se spécialise dans la logistique militaire (n° 2, 3 et 4) et le déchargement des péniches de charbon, puisqu'avec l'essor industriel de la région, les besoins en combustible deviennent de plus en plus importants (Caniot, 2005).

- l'édification d'un nouveau port, le port Vauban (n°6) est inauguré au cours du Second Empire. Il est composé, d'une part, d'un bassin fluvial spécialisé dans l'approvisionnement et la répartition de charbon et matériaux de construction et, d'autre part, des magasins généraux dans lesquels sont entreposés des denrées alimentaires (n° 5). Ces derniers sont raccordés à la récente gare Saint-Sauveur de marchandises par le « chemin de fer de ceinture» longeant le côté interne des fortifications. Cependant, *«ces deux composantes, fluviale et ferroviaire, n'ont que des rapports restreints entre elles. Il n'y a, en effet, aucun transbordement de marchandises entre bateaux et trains»* (Caniot, 2005).



Figure 1.8: le quai du Wault dominé par la cheminée de la Société Lilloise d'électricité (Caniot, 2005)

La «déshydratation» progressive des deux cités

A Bruxelles, sous l'administration Anspach, les travaux dits d'assainissement de la Senne

qui conduiront à son voûtement radical à l'intérieur de la ville sont conduits entre 1868 et 1871 (figure 1.9).



Figure 1.9 : les travaux du voûtement de la Senne, source IRPA-KIK Bruxelles in (Deligne, 2005)

De même, à Lille, le XIX^{ème} siècle marque le départ d'un vaste chantier de remodelage de la ville, aboutissant à la disparition progressive des canaux centraux, voûtés ou

remblayés.

3.3.2. Les facteurs-déclencheurs du processus de mutation spatiale

Des blocages politiques ralentissent la décision de la construction du Canal de Charleroi; la concurrence du transport fluvial belge stimule la décision d'une campagne de travaux sur le Canal de la Haute Deûle

Alors que la volonté de prolonger le canal de Willebroek vers la vallée de la Sambre apparaît dès son achèvement, les moyens techniques font défaut et le contexte politique bloque l'aboutissement du projet. Le territoire belge actuel est alors sous le régime des Pays-Bas autrichiens. Dans ce contexte, les Provinces Unies maintiennent, depuis leur indépendance en 1648, la fermeture de l'Escaut pour s'assurer le monopole du trafic de marchandises. Il faudra donc attendre la chute de l'Empire français et la réunion du futur territoire belge aux Pays-Bas pour que le projet trouve une issue. *«La pression des industriels hainuyers de la houille et de l'acier et le souci du roi Guillaume I^{er} des Pays-Bas de donner des gages à ses nouvelles provinces méridionales en favorisant leur développement économique, joue en faveur du nouveau canal (...) Le souverain y voit aussi un moyen d'assurer à meilleur marché l'approvisionnement en houille de son pays»* (Demey, 2008).

La longue période qui sépare l'inauguration du canal à 70 tonnes, en 1832 et sa mise à grande section à 300 tonnes, décidée en 1879 mais achevée seulement à la veille de la seconde guerre mondiale s'explique par différents blocages politiques et économiques, voire idéologiques:

- Suite à la récente indépendance de l'Etat belge et du conflit hollando-belge, la fermeture de l'Escaut par les Pays-Bas affaiblit le port d'Anvers et le trafic fluvial jusqu'au début des années 1860.
- La priorité est donnée par l'Etat belge aux investissements dans l'essor du chemin de fer (de 1835 à 1880), du port d'Anvers et de Gand. Ceci est d'ailleurs renforcé par les pratiques abusives des ces ports, dans un contexte concurrentiel. *«Alors que rien ne le justifie, le trajet par allèges entre Bruxelles et Anvers est plus cher que la traversée d'Anvers au Havre ou à Marseille»* (Demey, 2008). S'ajoute à cela la concurrence des charbons allemands qui contribue au déclin du Canal de Charleroi à cette époque. Le manque de soutien financier de l'Etat belge dans les travaux de modernisation du port bruxellois et du canal est prétexté par le statut de propriété communale des installations portuaires et du canal.
- Le rôle de capitale économique et politique de Bruxelles tend à renforcer, vis-à-vis de la population, son devenir en tant que ville de commerces et de services, plutôt qu'à renforcer son identité industrielle. Déjà, le débat Bruxelles industrielle/ Bruxelles tertiaire est installé.

A Lille, bien que le transport fluvial subit désormais la concurrence du rail, avec l'implantation de la gare consacrée au transport de marchandises, la gare Saint-Sauveur, une campagne de «perfectionnement de la Haute-Deûle» est néanmoins poursuivie. *«L'élément déclencheur de cette prise de position de l'Etat est probablement le fait que les bateaux charbonniers, qui reliaient la Wallonie à Dunkerque, préféraient, depuis peu, passer par Gand et Furnes, plutôt que par Lille»* (Caniot, 2005).

Divers arguments en faveur des nouvelles infrastructures portuaires

Tant à Bruxelles qu'à Lille, l'édification de nouvelles infrastructures portuaires est décidée sous l'impulsion:

- D'opportunités foncières: la démolition des Remparts, et l'extension urbaine, libèrent de nouveaux espaces pour le développement portuaire.
- D'arguments techniques: à Bruxelles, l'abaissement du plan d'eau du canal exigeait le creusement de nouveaux bassins pour permettre l'évacuation des eaux de crue de la petite Senne.

Par ailleurs, le comblement du port intérieur bruxellois est motivé par:

- Des raisons d'hygiène: la forme de cul-de-sac des bassins Sainte-Catherine et des Marchands rendait difficile le renouvellement des eaux polluées par la Senne et par les déchets, de sorte que les problèmes d'hygiène avaient fait désertier les commerçants aisés du quartier maritime. Leur comblement devient incontournable pour des raisons de salubrité.
- Des opportunités urbanistiques: l'idée du comblement des bassins Sainte-Catherine et des Marchands, agissant alors comme une coupure urbaine, ouvre la voie vers le redéploiement du quartier grâce à la création d'une avenue liant le centre urbain aux nouvelles infrastructures portuaires et l'édification d'un nouveau marché aux poissons.

Des arguments hygiénistes, fonctionnels et esthétiques en faveur du voûtement de la Senne et des canaux lillois

D'une part, ce choix radical est motivé par des arguments hygiénistes. «Dès 1844, le travail précurseur d'Edouard Ducpétiaux, consacré à la mortalité à Bruxelles, attirait

l'attention sur la mauvaise qualité et la corruption des eaux, occasionnées par la filtration incessante des liquides empoisonnés et des matières putrescentes» (Deligne, 2005).

A partir du 19^{ème} siècle, différents facteurs renforcent le rôle d'exutoire de la Senne:

- L'amplification des pratiques d'évacuation des rejets artisanaux et industriels à partir de la révolution industrielle.
- L'aménagement d'un réseau d'égoûts moderne et systématique à partir de 1848.

L'augmentation des rejets, associée à la capacité de dilution faible de la Senne, provoquait des inondations régulières dans le bas de la ville. Or, ces externalités* négatives n'étaient plus équilibrées par le rôle économique de la Senne, «qui avait été désertée par grand nombre d'usagers, parfois en conséquence même de sa pollution mais parfois pour des raisons plus structurelles» (Deligne, 2005). Les bateliers, par exemple, s'étaient détournés de la rivière depuis la construction du Canal de Willebroek au 16^{ème} siècle. Si la navigation prenait un nouvel essor, les autres métiers déclinaient rapidement, souffrant de la ponction par le canal d'une partie des eaux de la rivière en amont de la ville. «Clairement, la priorité économique de la Ville n'était plus les moulins et les métiers mais le Canal et le commerce (...) Le Canal signifia le premier effacement de la rivière. Il permit à Bruxelles, capitale de fait des Pays-Bas espagnols de consolider son rang et sa place sur l'échiquier urbain, lui donnant une assise économique et territoriale nouvelle» (Deligne, 2005).

A Lille, c'est également la perte du rôle économique des canaux intérieurs associés à la préoccupation de l'amélioration de la salubrité urbaine qui mènent à la décision de leur disparition progressive par voûte-

ment ou remblais. En effet, dès le milieu du XIX^{ème} siècle, l'agrandissement de Lille bouleverse en profondeur le paysage, avec l'arrivée du chemin de fer et, parallèlement, la dérivation de la Moyenne Deûle qui contourne maintenant la ville. Ces facteurs entraînent la perte du rôle économique de la Basse Deûle qui, délaissée par les filières artisanales, devient un bras mort. *«L'eau n'est plus un facteur de développement à l'intérieur mais un système de navigation indépendant hors de la ville. Perdant sa fonction économique à l'intérieur de la ville et cédant à l'esprit des Lumières qui tendait à mettre fin aux pratiques d'utilisation de l'eau, la ville va être progressivement «déshydratée» pendant deux siècles»* (Olivier et al., 2011).

D'autre part, à Bruxelles, c'est un souci d'embellissement et d'amélioration du réseau routier qui entre en jeu, dans le contexte de la partie basse de la ville où *«le besoin d'une voirie appropriée se fait le plus sentir en raison principalement des profonds bouleversements que l'apparition des stations de chemin de fer a provoqués aux plans de l'urbanisme, de la vie économique et des mouvements de population»* (Leblicq, 1998).

Mais, plus profondément, ce souci d'embellissement sous-tend une volonté de faire disparaître les quartiers miséreux de la ville et vient renforcer la décision d'enfourer la rivière en créant sur celle-ci un large boulevard à trois branches (en Y). En 1865, Anspach disait d'ailleurs à ce propos:

«Cette combinaison nous a paru extrêmement heureuse, parce qu'elle ouvre une voie importante et nouvelle, destinée à mettre en communication les deux stations, qu'elle dégage le trop plein de la circulation de la rue Neuve, de la rue des Fripiers et de la rue du Midi, et surtout parce qu'elle coupe et fait disparaître la plupart des ruelles

étroites qui ont leur origine à la rivière et qui sont la partie la plus malsaine comme la plus triste de l'agglomération bruxelloise, et enfin qu'elle fait entrer l'air et la lumière, la vie et la circulation dans un quartier qui tend à s'appauvrir», cité par (Leblicq, 1998).

Selon Y. Leblicq, la notion d'embellissement d'Anspach est aussi à mettre en relation avec le caractère spéculatif des opérations menées par les compagnies concessionnaires des travaux. En effet, à l'instar du Paris d'Hausmann, l'administration Anspach avait préféré la concession à la régie pour le mode d'exécution des opérations d'urbanisation.

3.3.3. L'évolution de la configuration spatiale sur les propriétés matérielles du territoire

Le déplacement du centre portuaire vers le réseau fluvial perfectionné

Une nouvelle fois, le centre nerveux du port de Bruxelles se délocalise vers le nord de la ville, dans la direction du port d'Anvers. A Lille, la dérivation du cours de la Moyenne Deûle et l'agrandissement de la ville avaient concouru à l'opportunité d'une nouvelle implantation portuaire. Le nouveau port Vauban *«devient un pôle économique très important pour les nouveaux quartiers lillois englobés dans l'agrandissement. Il permet la liaison avec les villes du nord et de nombreux échanges commerciaux»* (Olivier et al., 2011).

L'essor industriel

A Bruxelles, le développement quasi simultané du réseau de chemin de fer et du nouvel axe fluvial conditionnent l'installation des industries et de l'emploi manufacturier selon un nouvel axe nord-sud, tandis que,

depuis l'origine de la cité, le réseau hydrographique ancien et l'axe routier est-ouest avaient structuré l'implantation des commerces et de l'artisanat. Les friches concentrées entre le canal et les voies ferrées, et particulièrement autour des gares, deviennent des terrains privilégiés pour l'implantation des industries car elles répondent à la triple nécessité d'une bonne accessibilité à l'eau, aux matières premières et d'espaces suffisants pour les processus industriels. Les abords de la gare de l'Allée Verte, première ligne européenne de chemin de fer inaugurée en 1835, reliant Bruxelles à Malines sont d'ailleurs particulièrement prisés. S'y installent, par exemple, l'ancien familistère Godin (1854), la première unité de production de l'usine à gaz (1875), la Société bruxelloise d'électricité (1907), etc.

A proximité de Lille, ce sont la banlieue proche et les bourgs de Roubaix et Tourcoing qui connaissent une explosion urbaine, spontanée, à partir d'une trame rurale, en relation avec les nouvelles implantations industrielles. A cette époque, se développe l'industrie textile, particulièrement autour des activités de filatures et de tissage du coton, mais aussi de l'agro-alimentaire, la mécanique, la teinturerie. Les paysans flamands, touchés par les crises rurales, affluent du côté français, particulièrement vers les régions de Roubaix et Tourcoing et y alimentent le développement industriel et urbain (Paris & Stevens, 2000).

3.3.4. L'évolution de la configuration spatiale provoquée par ces aménagements, sur les propriétés naturelles du territoire

Des transformations majeures du bassin hydrographique par la bourgeoisie industrielle, politique et financière

Entre 1770 et 1890, les constructions humaines sur le territoire, liées étroitement à la révolution industrielle, bouleversent profondément et rapidement le bassin hydrographique. Ces transformations, précisées par (Deline, 2003) recouvrent:

- La réduction du nombre d'annexes hydrauliques (étangs, marais, réservoirs).
- Le creusement du canal de Charleroi.
- La création progressive d'un réseau de distribution d'eau et la réorganisation du système d'égouttage.
- L'utilisation de l'eau dans les processus industriels et leurs rejets.
- L'importante urbanisation, qui conduit à une croissante imperméabilisation des sols et au développement du réseau routier, et contribue à la modification du ruissellement et de l'écoulement du bassin versant.

L'industrialisation a des effets sur la qualité des eaux. En outre, la nouvelle gestion de l'eau, sous-tendue par l'ensemble de ces transformations contribue, d'une part, à rendre la rivière monofonctionnelle, «*l'unique réceptacle des matières fécales*» (Deline, 2003). D'autre part, elle aboutit à une maîtrise de l'eau à deux vitesses ou à deux territoires: les quartiers du bas de la ville sont épargnés des inondations et des puanteurs depuis le voûtement de la Senne, dès 1871, tandis que les communes environnan-

tes restent soumises aux aléas naturels, renforcés par l'intensité des activités du centre urbain. Déjà, la gestion de l'eau met en opposition les territoires amont et aval, servants et servis. A ce propos, Chloë Deligne place la maîtrise de l'eau comme «*une des causes majeures des tensions qui caractérisent les relations entre Bruxelles, ses faubourgs voire les communes de toute la région. Autour de la ville, les communes sont soumises aux prélèvements destinés à l'approvisionnement de la capitale. En amont, elles sont les victimes d'inondations dont la Ville se soucie peu et, en aval, elles sont accablées de la corruption des eaux*» (Deligne, 2003).

Ces aspects, précisés pour Bruxelles, évoluent de manière similaire dans l'agglomération lilloise et conduisent aux mêmes effets sur la morphologie urbaine et le réseau hydraulique: voûtement et remblais des canaux intra-muros, dérivation de la voie navigable à l'extérieur de la ville et croissance urbaine et industrielle exponentielle, aboutissant à une large imperméabilisation des sols.

3.3.5. La transformation de la perception du territoire et de son organisation socio-spatiale

Transformation sociologique et fonctionnelle des quartiers centraux et du rapport ville/campagne

Les activités industrielles dominent très rapidement les autres pratiques territoriales liées à l'eau dans un contexte idéologique où l'industrie devient la première source de prospérité et la force de compétitivité majeure des Etats.

Dans ce cadre, «*les discours des scientifiques et des hommes politiques sont cons-*

truits sur des représentations plus que sur des réalités. L'une de ces représentations est constante: le sentiment de rupture avec le passé» (Deligne, 2003).

Par ailleurs, sur le plan scientifique, la disparition progressive de la rivière et des cours d'eau intra-muros fait écho à la représentation négative de l'eau stagnante, liée au développement des miasmes et à la transmission des maladies. De cette idée avait émergé l'idéologie de la circulation rapide des flux dès le 18^{ème} siècle qui aboutit à son paroxysme aux voûtements, reléguant alors le cours d'eau à l'unique fonction d'évacuation. Dans cette veine, la pensée saint-simonienne consacre plus tard, dans le courant du 19^{ème} siècle, la valeur positive de la circulation (fluide) et du réseau «*qui n'est plus seulement un concept opératoire, il est le vecteur d'une philosophie et même d'une mystique de la communication généralisée*» (Dupuy, 1989).

Sur le territoire, l'enfouissement radical des cours d'eaux intra-urbains traduit symboliquement cette rupture avec le passé, sur les plans économiques et sociaux. Il «*servit (...) de prétexte à la destruction des quartiers de labeur, et souvent de misère, que la révolution industrielle et le capitalisme triomphant avaient fixés sur ses bords. Les classes bourgeoises supprimant le noir miroir des eaux voilaient du même coup le reflet des noires conditions sociales. Et l'on oublia très vite qu'en d'autres temps, la Senne avait accompagné, servi et modelé les développements successifs de la ville*» (Deligne, 2005).

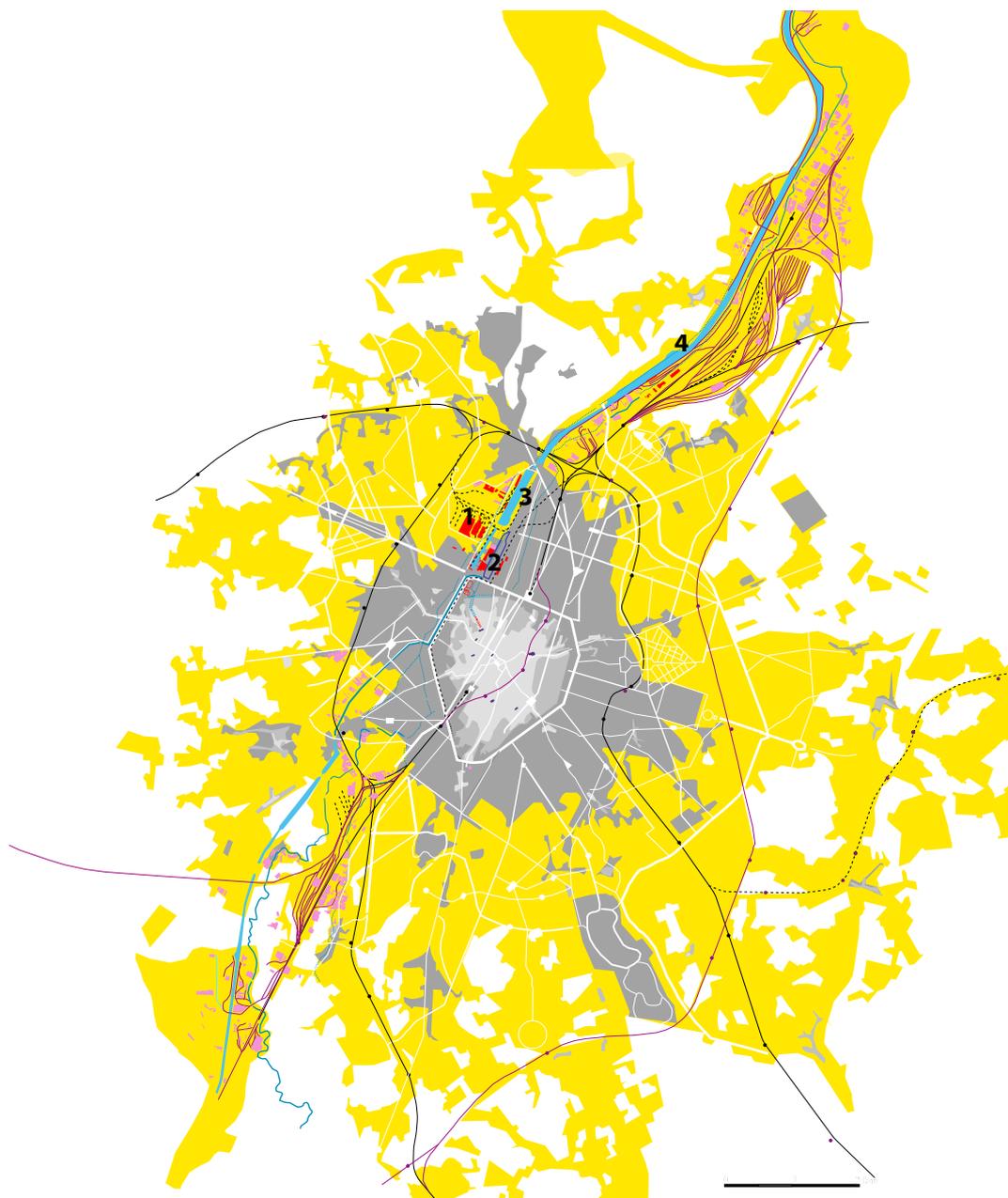
Les travaux d'assainissement de la Senne vont engendrer la disparition «*de l'important habitat ouvrier, des innombrables petits commerces, de l'industrie et du petit artisanat*» (Leblicq, 1998) au profit du commerce et des membres de la classe moyenne installés dans les immeubles des

nouveaux boulevards centraux. Selon Louis Verniers, les travaux du voûtement de la Senne, en tant que «travaux édilitaires d'assainissement, d'embellissement, etc., comportant des destructions d'immeubles» ont participé à «contraindre à l'émigration les familles pauvres, lesquelles se sont installés de préférence dans les faubourgs industriels du Sud et de l'Ouest, Molenbeek-Saint-Jean, Koekelberg, Anderlecht, Forest», cité par (Leblicq, 1998).

A Lille, la période d'industrialisation, à laquelle contribuent le réseau ferroviaire et le perfectionnement du réseau navigable, participe également à la transformation sociologique du territoire par l'exode rural vers les faubourgs industriels. «La concentration industrielle s'accompagne d'un «déferlement

urbain», de déracinements massifs et brutaux de populations rurales entassées dans les courées et corons, d'arrivées massives de travailleurs belges mais aussi de capitaux belges, d'ouverture spatiale par le développement des infrastructures ferroviaires et portuaires. De nébuleuses urbaines se constituent en autant de pôles industriels concurrents, dans la conurbation* de Lille, autour des puits du bassin minier, dans le Valenciennois sidérurgique, dans la Sambre métallurgique et autour des ports maritimes. La région n'est plus qu'un ensemble de fabriques. Le charbon, la vapeur, ainsi que la force humaine font, pour cent ans, du Nord Pas-de-Calais la première région industrielle française, dont la prospérité est basée sur le textile et la métallurgie» (Paris & Stevens, 2000).

3.4. Croissance industrielle (fin XIX^{ème} - 1960)



Carte 1.7: carte synthétique «croissance industrielle», Bruxelles

Légende

Nouveaux bassins, voie d'eau :



Affluents de la Senne voûtés :



Nouvelles emprises portuaires:



Bassins et emprises portuaires comblés:



Bâtiments industriels:



Chemin de fer (1777-1895):



Chemin de fer hors service: - -

Extension du réseau ferroviaire (1895-1955):



Repères:

- 1 Tour et Taxis
- 2 Bassin de batelage
- 3 Bassin Vergote
- 4 Avant-port
- 5 Gare petite ile

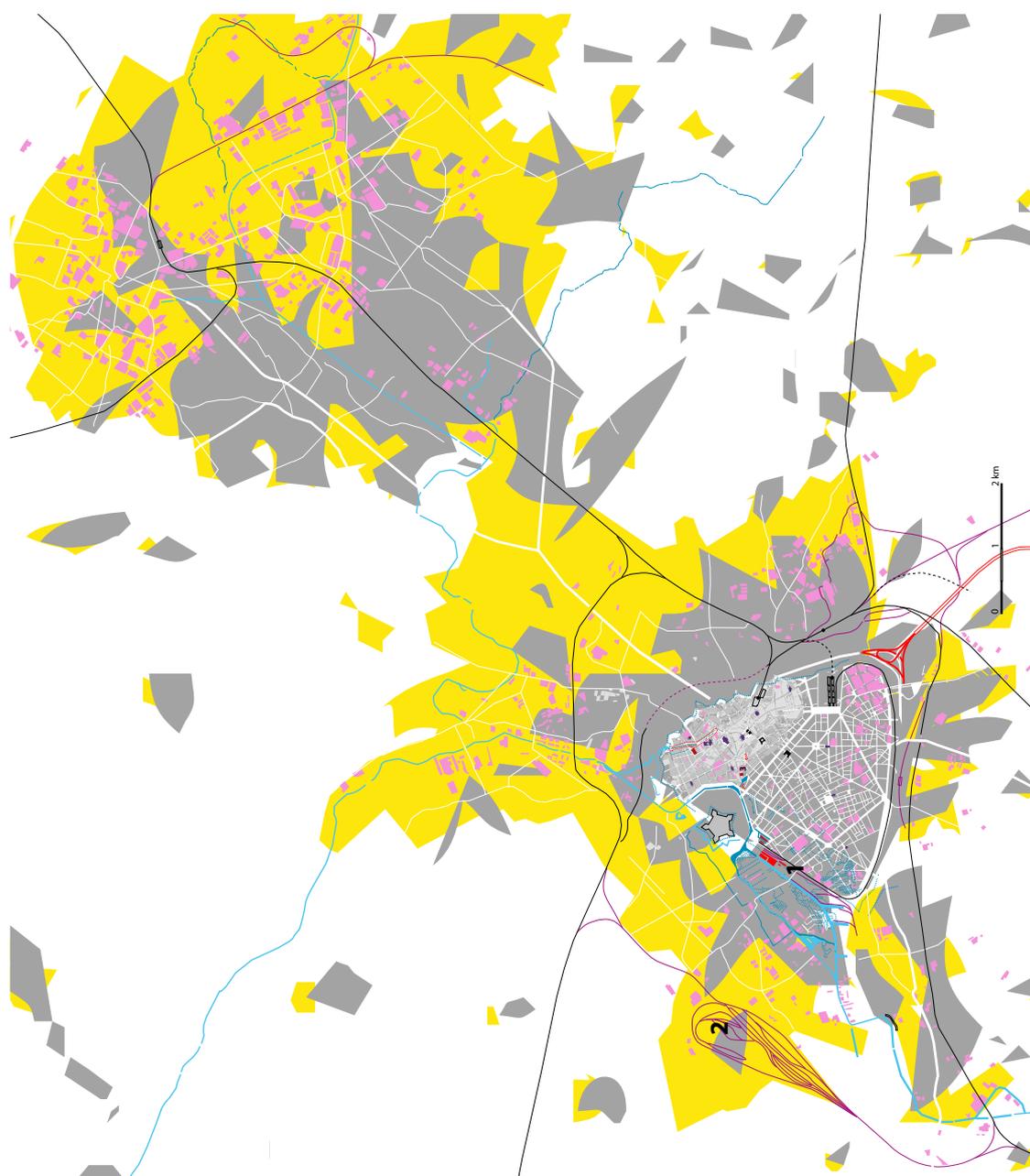
Urbanisation:

- Avant 1550
- 1550 -1777
- 1777 -1880
- 1880 -1955

Sources

- Carte topographique 1:10 23/7, Vilvoorde, 1961
 31/1, Anderlecht, 1953 c 5
 31/3, Bruxelles, 1958 c 58
 31/6, Halle, 1953 c 58
 31/7, Uccle, 1954
 (Institut cartographique mi

- (Dessouroux et Puissant 2



Carte 1.8: carte synthétique «croissance industrielle», Lille

Légende

Nouveaux bassins, voie d'eau :



Affluents, rivières voûtés :



Nouvelles emprises portuaires:

Bassins et emprises portuaires
comblés:

Bâtiments industriels:



Chemin de fer (1796-1878):



Chemin de fer hors service: - -

Extension du réseau ferroviaire
(1878-1958):

Autoroute:



Repères:

1 Nouveau Port de Lille
2 Gare de triage Lomme
-Délivrance

Urbanisation:

1504

Entre 1504 et 1796

Entre 1796 et 1910

Entre 1910 et 1958

Sources- Volet "Histoire" du Schéma
Directeur des Eaux de Lille"
(IRIS Conseil, Euromapping,
Agence Valéri, CERE, Ville et
Habitat, Elyne OLivier 2011);- Cartes de France 1:25 000
Lille 1-2; 3-4; 5-6; 7-8, 1958

3.4.1. Les aménagements qui vont entraîner une mutation physique du territoire

Extension et perfection du réseau navigable

La voie d'eau bruxelloise connaît des travaux d'élargissement dans son parcours vers Anvers, dans le cadre de la construction de l'avant-port, au-delà du pont Van Praet (repère n°4, carte 1.7).

De même, à Lille, les besoins liés à la navigation conduisent le creusement du canal à grand gabarit, impliquant à cette période la rectification du tracé entre Haulbourdin et le confluent du canal de Roubaix ainsi que la liaison directe entre Moyenne et Basse Deûle.

Développement et délocalisation du centre portuaire

Tant à Bruxelles qu'à Lille, les nouvelles emprises portuaires s'éloignent du centre urbain. D'une part, cette délocalisation permet de profiter de nouvelles opportunités foncières afin de déployer leurs activités. D'autre part, ce déplacement permet un développement à proximité des nouvelles voies de transport «performantes»: le réseau ferroviaire, en plein essor et les canaux mis au grand gabarit.

A Bruxelles, les principaux aménagements portuaires portent sur:

- La délocalisation renouvelée du port au nord de la Ville, sur la plaine de Tour & Taxis, affectée à la gare et à l'entreposage des marchandises, mis en service en 1907 (repère n°1, carte 1.7), (figure 1.10).

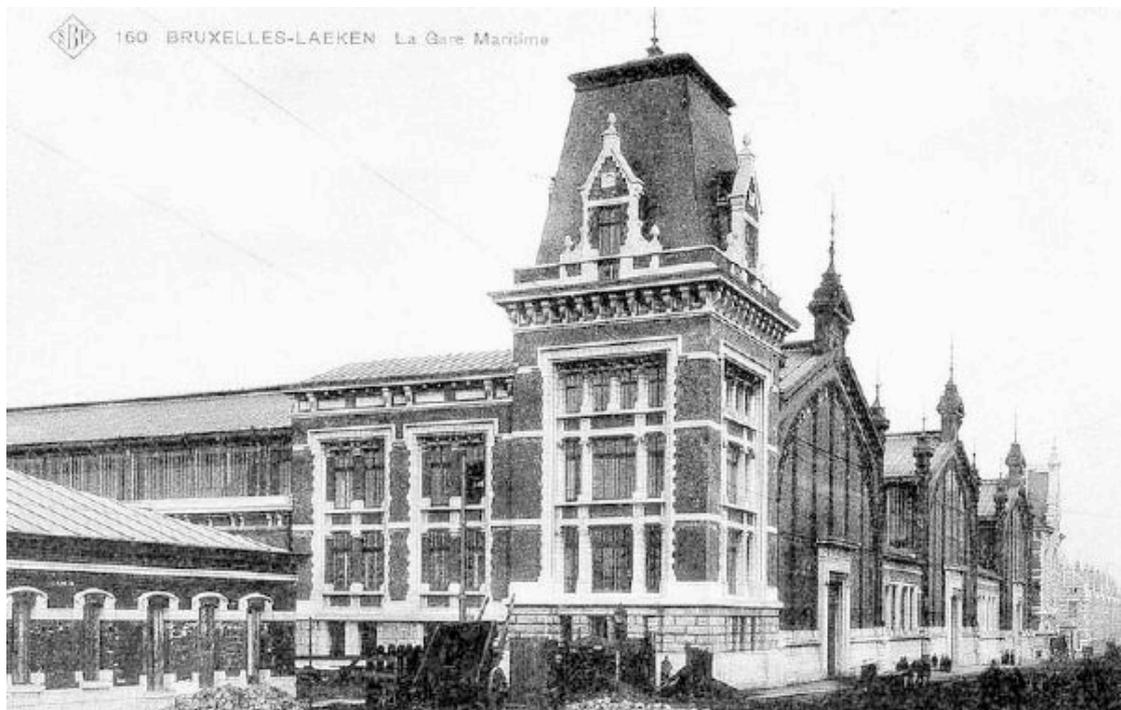


Figure 1.10 : la gare maritime, sur la plaine de Tour & Taxis, (source: Archives de la Fonderie)

- Le creusement des nouveaux bassins entre la gare de l'Allée Verte et la nouvelle gare des marchandises: le bassin de batelage Auguste Gobert (n°2) et Vergote (n°3).

A Lille, un grand port fluvial est construit sur une dérivation de la Deûle, dans le quartier des Bois Blancs. Les travaux commencent en 1932 mais, interrompus par la guerre, le port ne sera inauguré qu'en 1948 (repère n°1, carte 1.8).

Comblement des ports intra-muros

Les nouvelles emprises portuaires sonnent le glas des centres portuaires anciens insérés dans le tissu urbain intra-muros. Abandonnés par la navigation, ils deviennent des égouts à ciel ouvert et constituent, dans le même temps, de opportunités foncières à proximité du centre urbain.

A Bruxelles, le port et ses bassins disparaissent complètement de la ville intra-muros (figure 1.11). Un marché aux poissons est construit à la place du bassin des Marchands.



Figure 1.11: les quais (1904-1911) et les mêmes «quais» en 2008 (Fastenaekens, 2010)

A Lille, la Basse-Deûle est également comblée entre 1929 et 1953 et cuvelé de béton pour la création d'une zone de stationnement souterrain (figure 1.12). Le comble-

ment de l'ancien port Vauban est également réalisé (figure 1.13). Seul le quai du Wault est maintenu et classé comme site, suite à une mobilisation des habitants.



Figure 1.12: La Basse-Deûle, fin du 19^{ème} siècle et son comblement dans les années 1930 (Caniot, 2005)



Figure 1.13: Le port Vauban et la destruction de ses magasins généraux en 1963 (Caniot, 2005)

Le comblement des bassins intérieurs n'a pas nécessairement suscité l'unanimité. En témoignent ces réactions. Que ce soit à Bruxelles: *«je ne comprends pas, dira le conseiller Finet, qu'une ville qui possède un canal puisse songer à supprimer ses bassins; c'est absolument comme si un chemin de fer voulait supprimer ses gares aux marchandises»* (Demey, 1990). Ou à Lille, un des ingénieurs précise: *«il serait inouï qu'à une époque où la lutte industrielle prend des proportions inattendues et où la question d'économie sur les transports devient une question vitale pour toutes les grandes usines; il serait inouï qu'une ville de premier ordre, qui ne vit que par l'industrie anéantisse de son plein gré le rivage le plus beau et le mieux situé qu'on puisse imaginer!»* (Caniot, 2005)

3.4.2. Les facteurs-déclencheurs du processus de mutation spatiale

La croissance industrielle comme facteur de délocalisation et extension des ports

Lille et Bruxelles connaissent à cette période une industrialisation croissante qui atteint

son apogée avant la crise de 1929 pour la première et entre la fin de la Seconde guerre mondiale et les années 1960 pour la seconde.

Ainsi, d'une part, la création d'un réseau de transport performant se développe, s'appuyant sur le développement du chemin de fer et l'amélioration du réseau navigable adapté aux exigences de la marine moderne et à la croissance des trafics. D'autre part, les nouveaux centres portuaires s'organisent autour d'espaces de stockage et de transbordement à proximité de ces voies. Ensemble, ils contribuent aux rouages nécessaires à la croissance industrielle, en assurant la facilité et la rapidité des échanges de marchandises entre les centres de production et de consommation.

La perte de leur rôle fonctionnel et l'état d'insalubrité des bassins intramuros mènent à leur comblement

Les bassins intérieurs, cantonnés à l'unique rôle d'évacuation, infectés par les déchets industriels et ménagers, font l'objet de plaintes régulières portées par les riverains et les professionnels de la santé publique. Pour mettre fin à ces nuisances, ces doléances, relayées vers les autorités publiques, aboutissent à la prise de décision du comblement des bassins.

A Bruxelles, «le canal est tellement empesté que les poissons ne peuvent plus y vivre et que, quand, par malheur, un homme ou un animal y tombe, il n'est pas noyé, mais bien empoisonné» (Demey, 1990).

A Lille, dans un discours soutenant les thèses hygiénistes de l'époque, prononcé en 1902 dans la salle de la Société Industrielle, le docteur Calmette affirme: «on ne saurait douter que la propagation de la fièvre typhoïde et aussi celle des maladies intestinales qui enlèvent un très grand nombre de jeunes enfants soient en rapport avec l'infection de la nappe souterraine par les infiltrations de la Deûle et des canaux qui en dérivent...Le péril existe donc. Il est grave; il ne menace pas seulement nos existences, il menace également l'avenir économique du pays. Et si on continue à ne pas oser ou à ne pas vouloir l'envisager, la prospérité industrielle et agricole dont nous sommes actuellement si fiers, à juste titre, risque d'être compromise» (Caniot, 2005).

3.4.3. L'évolution de la configuration spatiale sur les propriétés matérielles du territoire

Développement industriel autour d'un axe bruxellois et d'un pôle lillois

A Bruxelles, le long du Canal, et du réseau ferroviaire, s'était développé un sillon industriel, dès le XIX^{ème} siècle, depuis Hal, au sud, jusqu'à Vilvorde, au nord. Après la Première Guerre mondiale, son développement au nord de Bruxelles avait encore été renforcé par la mise au gabarit maritime du canal de Bruxelles à Willebroek (Beyaert, 2006). «L'ouverture de nouvelles installations portuaires provoque un afflux supplémentaire d'établissements industriels dans leurs alentours immédiats. Ils couvrent les domaines

aussi variés que la construction, les dépôts de bois, la cokerie pour l'alimentation en gaz de ville, la sidérurgie, l'industrie chimique et pharmaceutique, la production d'électricité, la meunerie et la récupération des métaux. Le secteur pétrolier et ceux de la grande distribution et de l'industrie alimentaire y sont également bien représentés» (Demey, 2008). Cependant, la délocalisation des industries vers la périphérie freine lentement l'activité industrielle bruxelloise à partir de 1947.

«A Lille, la seconde moitié du XIX^{ème} siècle et le début du XX^{ème} voient s'amplifier le développement de l'industrie textile (...) selon une géographie qui voit s'affiner l'opposition entre un secteur lainier (Roubaix-Tourcoing) et un secteur linier et cotonnier (Lille, Armentières, plaine de la Lys) (...) Ainsi, en quelques décennies, en deux ou trois générations, se constitue un pôle textile d'importance mondiale, présent dans des métiers divers, qui contribue largement au passage de la ville marchande à l'agglomération industrielle (...) Les années de l'entre-deux guerres prolongent la situation antérieure, malgré les ravages de la première guerre mondiale (...) Mais déjà l'innovation est moindre, les structures se figent en un appareil industriel certes puissant, mais qui n'est plus aussi réactif qu'il avait pu l'être précédemment. Le système est arrivé à maturité» (Paris & Stevens, 2000).

Urbanisation croissante

Le processus d'urbanisation, qui accompagne le développement industriel, prend la forme d'un intense mouvement d'étalement urbain des communes périphériques au centre urbain. Les usines, établies dans les faubourgs, cristallisent l'habitat des ouvriers, dont la mobilité s'est accrue avec l'essor des deux roues, du chemin de fer et du tramway.

A Lille, «le processus d'urbanisation, généré par le développement industriel, va faire émerger au cours du XIX^{ème} siècle un système urbain complexe, polycentré (...) A partir des noyaux principaux, l'urbanisation se diffusera aux communes périphériques pour former progressivement, sur le modèle britannique, une conurbation: si la soudure entre Roubaix et Tourcoing s'établit dans le dernier quart du XIX^{ème} siècle, le remplissage entre cet ensemble urbain et Lille n'aboutit à la constitution d'une agglomération unique qu'à la fin de la décennie 1950 et dans les années 60»(Paris & Stevens, 2000).

A Bruxelles, les faubourgs ne cessent de se développer, au détriment du centre, le Pentagone, qui perd une grande partie de ses habitants. Ce mouvement centrifuge est imputable, selon (Leblicq, 1998), à deux causes principales, l'une accidentelle, l'autre permanente. «La première provient de l'état de transformation dans lequel se trouvent, sous le rapport de la surface bâtie, plusieurs quartiers de la Capitale (majoritairement du aux travaux de la Jonction ferroviaire entre la gare du Nord et la gare du Midi). La seconde résulte de modifications économiques et sociales qui se manifestent dans toutes les agglomérations urbaines». Ces gigantesques chantiers, fin du XIX^{ème} siècle, début du XX^{ème} siècle, ont conduit à l'expulsion de nombreux ateliers de production et d'artisanat et une crise du logement menaçait les Marolles, Molenbeek et Anderlecht. «Nous trouvons ici, l'origine de la métamorphose de Bruxelles, qui de ville artisanale et pro-

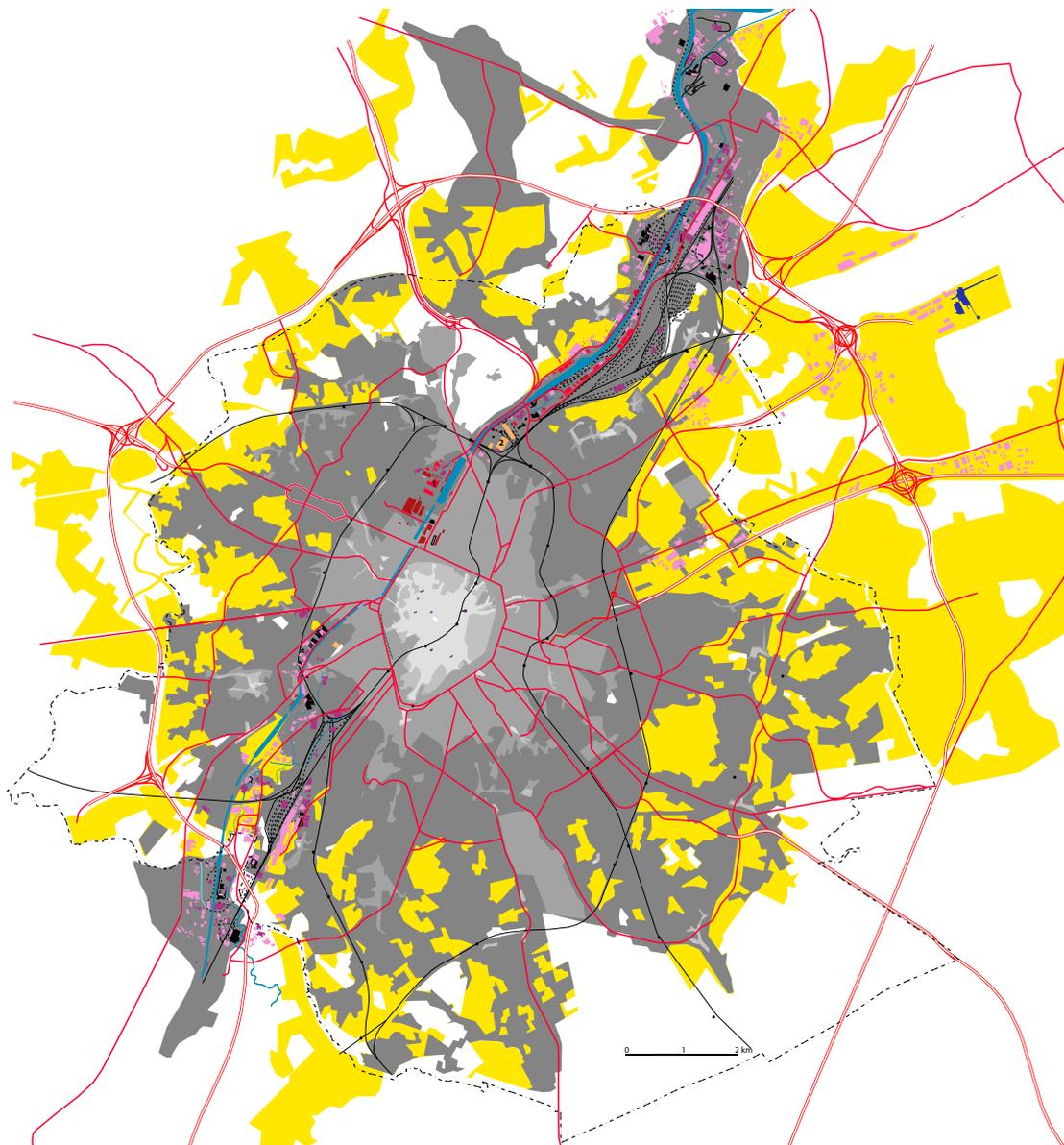
ductrice, se transforma en ville administrative et commerciale. L'internationalisation de la ville s'intensifie dès le début du XX^{ème} siècle. Il fut le siècle de la séparation territoriale entre les fonctions économiques urbaines, les fonctions résidentielles et le trafic qui fut davantage renforcés» (Dessouroux, 2008 in (Corijn & Eefje, 2009).

3.4.4. La transformation de la perception du territoire et de son organisation socio-spatiale

Une société de classes se lit dans l'espace urbain

L'essor industriel et l'urbanisation croissante contribuent à marquer dans le paysage urbain les disparités sociales. A Lille, l'accumulation du logement ouvrier dans les quartiers de Moulins et Wazemmes contraste avec les quartiers bourgeois autour du parc Barbieux à Roubaix ou du nouveau boulevard de la Liberté. A Bruxelles, l'axe du Canal dessine déjà la césure socio-spatiale entre l'est et l'ouest de l'agglomération. C'est aussi l'époque à laquelle de vastes entreprises de construction de logements sociaux prennent place. Le long du Canal, à Anderlecht, la cité de la Roue témoigne de la matérialisation du concept des cités-jardins en Belgique durant les années 1920, inspiré des principes de la «garden city», développés en Grande Bretagne au début du XX^{ème} siècle par Ebenezer Howard.

3.5. Désindustrialisation (1960 - fin des années 90')



Carte 1.9: carte synthétique « Désindustrialisation », Bruxelles

Légende

Nouveaux bassins, voie d'eau :

Entrepôts et bâtiments industriels
démolis (1955-1994):

Affluents de la Senne voûtés :

Bâtiments commerciaux:

Entrepôts portuaires (1895-1955):

Chemin de fer :

Nouveaux entrepôts (1955-1994)
(sur les sites du Port de Bruxelles):

Chemin de fer hors service:

Bâtiments industriels (1895-1955):

Autoroute:

Nouveaux bâtiments industriels
(1955-1994):

Voie métropolitaine
(à numérotation nationale):

Aéroport:

Repères:

1 Centre TIR

2 Marché matinal

Urbanisation:

Avant 1550

Entre 1550 et 1777

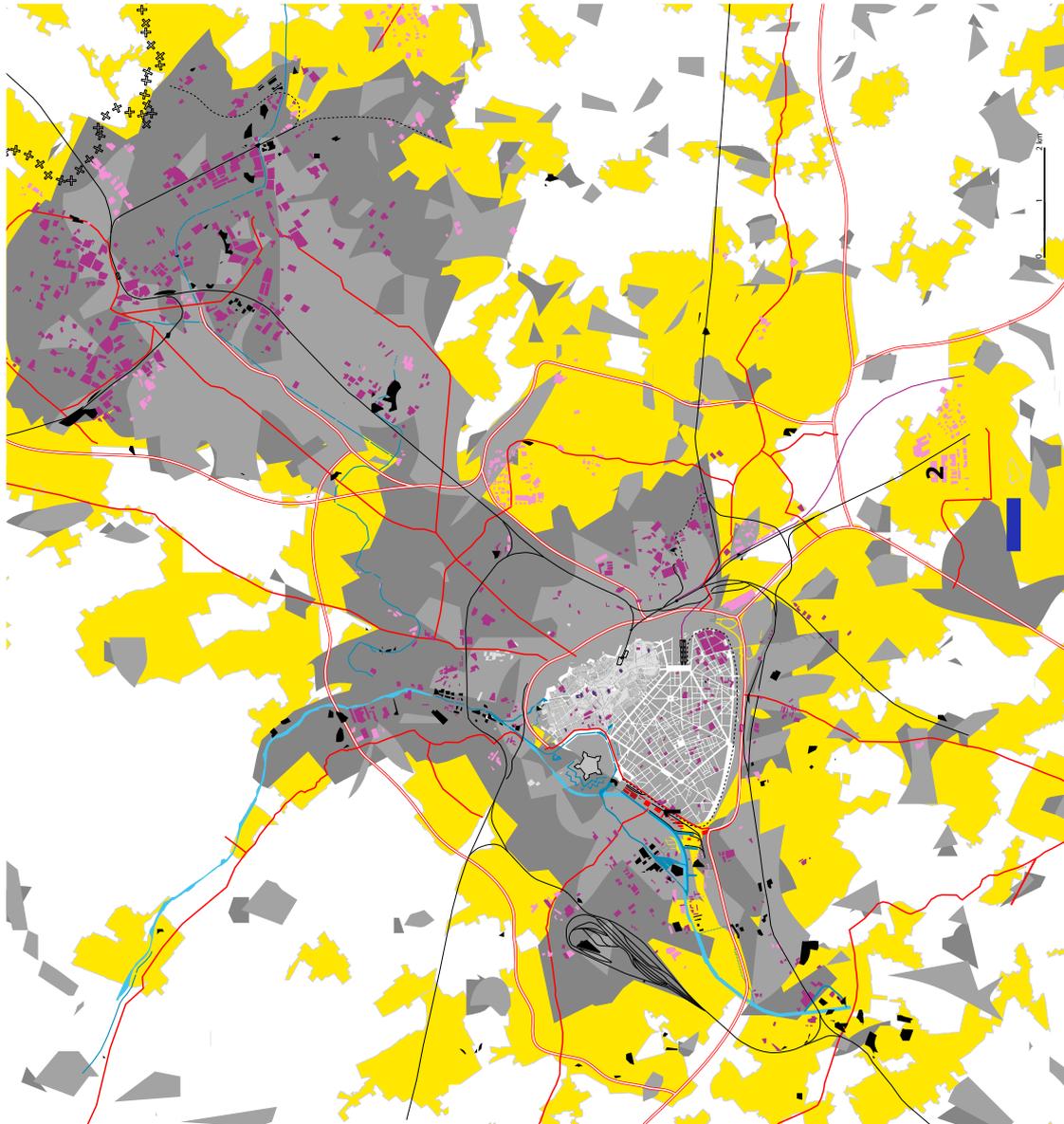
Entre 1777 et 1880

Entre 1880 et 1955

Entre 1955 et 1994

Sources

- Carte topographique
1:10 000, 1993-1994
23/7, Vilvoorde,
31/1, Anderlecht,
31/3, Bruxelles,
31/6, Halle,
31/7, Uccle,
(IGN)
- (Dessouroux et
Puissant 2008)



Carte 1.10: carte synthétique « Désindustrialisation », Lille

Légende

Nouveaux bassins, voie d'eau :

Friches industrielles (1955-1994):

Affluents de la Senne voûtés :

Nouveau chemin de fer (1958-1998):

Entrepôts portuaires (1878-1958):

Chemin de fer (avant 1958):

Nouveaux entrepôts (1958-1998) (sur les sites du Port de Lille):

Chemin de fer hors service:

Bâtiments industriels (1878-1958):

Autoroute:

Nouveaux bâtiments industriels (1958-1998):

Voie structurante :

Aéroport:

Repères:

1 Extension du port de Lille
2 CRT Lesquin

Urbanisation:

1504
Entre 1504 et 1796
Entre 1796 et 1910
Entre 1910 et 1958
Entre 1958 et 2001

Sources

- Cartes topographiques 1:25 000 Lille Roubaix Tourcoing, 1998 (IGN)
- Schéma Directeur de Développement et d'Urbanisme de Lille Métropole, 2002 (LMCU): pour l'aire urbanisée
- Occupation du Sol de 1998, (SIGALE): pour les friches industrielles

3.5.1. Les aménagements qui vont entraîner une mutation physique du territoire

Adaptation du réseau navigable et des infrastructures portuaires aux nouvelles exigences économiques

D'une part, les voies navigables continuent à être modernisées à des gabarits supérieurs, et de manière privilégiée, à l'extérieur des centres urbains.

A Lille, le canal de contournement de la Deûle au niveau de la Citadelle est inauguré en 1977 (figure 1.14). Sa modernisation au gabarit de 1350 tonnes, jusqu'à la Lys, est déclarée d'utilité publique en 1985.



Figure 1.14.: la construction du canal à grand gabarit, en 1977 (Olivier et al., 2011)

A Bruxelles, l'élargissement du canal entre l'avant-port et Vilvorde, le renouvellement des ponts routiers et un important programme d'investissement permettent de réduire la durée du trajet entre Bruxelles et Anvers à sept heures et à accueillir des navires de mer jusqu'à 4500 tonnes.

D'autre part, les infrastructures portuaires sont adaptées aux trafics en forte crois-

sance jusqu'à la crise économique des années 1970 et aux nouvelles exigences économiques. Ces dernières demandent la minimisation des ruptures de charge et d'échelle entre les transports maritime et terrestre par l'accroissement des vitesses de transbordement. Ainsi, on assiste à l'introduction de la conteneurisation et à l'installation de plateformes multimodales, ou du moins à l'implantation d'infrastructures

tournées vers le mode routier, en plein essor.

A Bruxelles, une première tranche du centre TIR (Transport International Routier) est mise en service en 1959 (figure 1.15). Le premier terminal à conteneurs «LCT» (figure 1.16) fonctionne à Lille dès 1990, tandis

qu'il n'est installé à Bruxelles qu'en 2001. Des sites portuaires, en périphérie du centre urbain, sont créés ou perfectionnés entre 1970 et 1990 (Santes, Halluin, Houplin-Ancoisne et Loos Sequedin à Lille; Neder-Over-Hembeek, Anderlecht à Bruxelles) façonnant de cette manière l'ébauche de ports multi-sites.



Figure 1.15 : le centre TIR à Bruxelles (Demey, 2008)



Figure 1.16: Terminal à conteneurs «LCT» à Lille (cliché K. Mazy)

Développement des réseaux autoroutier, aéroportuaire et désertion des centres

Le développement des autoroutes et des lignes aériennes, stimulé par les nouvelles exigences économiques du «just in time» concurrence le mode ferroviaire et plus encore le mode fluvial pour le trafic de marchandises. Fin des années 1950 - début des années 1960, les aéroports de Lille (Lesquin) et Bruxelles (Zaventem) sont mis en service. Dans les années 1970, la construction du boulevard périphérique lillois et du ring bruxellois, réseaux d'autoroutes et de voies express entourant et contournant les deux agglomérations, vont bouleverser le paysage urbain. Par leurs empreintes sur le territoire, ceux-ci transforment la morphologie urbaine mais surtout par les influences engendrées sur les choix d'implantation résidentielle et économique, aboutissant à la désertion des centres urbains. Ce processus

sera renforcé par la désindustrialisation (cf. supra).

Dès la fin des années 1970, la politique de réhabilitation, au travers des opérations de rénovations d'îlots et d'immeubles isolés, répond à la désertion des quartiers centraux dont le tissu urbain (chancres, friches) et socio économique est fragilisé.

A Bruxelles, ces actions répondent dans le même temps au modèle de développement urbain qualifié de *bruxellisation*, soutenu par une politique très ouverte à la promotion d'immeubles de bureaux et aux aménagements routiers dont le principal instigateur est l'Etat national. Au début des années 1990, à l'aube de l'autonomie régionale, la politique de réhabilitation est élargie à une politique de revitalisation. Aux opérations de rénovations et de protection de l'existant, sont associées des actions de renouveau urbain et des actions sociales

locales pour lutter contre la précarité et renforcer la cohésion sociale (Noël, 2009).

A Lille, les premières opérations de rénovation urbaine, dans les années 1970, commencent dans le quartier du Vieux Lille. «*Largement abandonné par la bourgeoisie, remplacée par des populations socialement fragiles, ce quartier était arrivé à un degré avancé de délabrement au milieu des années 1960*» (Paris & Stevens, 2000).

3.5.2. Les facteurs-déclencheurs du processus de mutation spatiale

La fragilisation du tissu urbain et socio-économique des quartiers centraux, déjà visible dans les années 1970, est attachée à la fois à l'évolution urbaine et industrielle, auxquelles les interfaces ville-port sont intimement liées. A cette époque, deux facteurs jouent un rôle essentiel:

L'exode urbain vers la périphérie

A l'instar d'autres grandes agglomérations urbaines, le modèle périurbain apparaît à Bruxelles dans les années 1950. Au milieu des années 1960, la croissance de la population de la Région bruxelloise prend fin (Deboosere, Eggerickx, Hecke, & Wayens, 2009). S'en suit, dès lors, le déclin des quartiers centraux marqué par une paupérisation, une dégradation forte du bâti et une perte d'attractivité urbaine (Noël, 2009). A Lille, «*ce phénomène s'est développé à partir des années '70, quand les «baby-boomers» ont quitté les villes centres et les grands ensembles de logements issus des opérations publiques d'urbanisme (ZUP-ZAC) pour la ville nouvelle en construction, mais également pour les communes périphériques, afin d'accéder à la propriété en maison*

individuelle. Cette accession, désirée, a été encouragée par la réforme du financement du logement en 1977. Elle a également été favorisée par la création en périphérie, le long des axes routiers, de centres commerciaux et de zones d'activités. Après la crise des années 80, la reprise du marché de l'accession dans les années 90 a intensifié le mouvement de périurbanisation qui s'est étendu à des territoires de plus en plus éloignés des centres, mais devenus facilement accessibles par la route» (Agence de développement et d'urbanisme de Lille Métropole, 2010).

Le transfert des activités industrielles vers la périphérie, prolongé par le processus de désindustrialisation

La délocalisation des industries vers la périphérie freine lentement l'activité industrielle bruxelloise à partir de 1947. Ce n'est toutefois qu'à partir des années 1970 que l'industrie bruxelloise s'effondre de manière sévère. Dans les années 1950, ces premiers transferts sont dus à l'impossibilité d'une extension sur place. Ils profitent à la Flandre et principalement à l'arrondissement de Hal-Vilvorde. Ces nouvelles localisations permettent à la fois à l'entreprise de s'étendre, tout en conservant sa main-d'oeuvre et son environnement économique.

Au début des années 1970, la récession industrielle touche également les deux autres régions belges. Dès lors, le mouvement de déconcentration industrielle par transfert d'activités vers la périphérie se prolonge en pure désindustrialisation. Même s'il s'agit d'un mouvement de fond que connaissent d'autres grandes métropoles européennes en voie de tertiarisation, qui s'expliquent par les besoins d'espace, la congestion urbaine, le coût du foncier, et les délocalisations lointaines, le déclin bruxellois est particulièrement prononcé (Vandermotten, 2005). Certains facteurs comme la présence

des institutions européennes, avec toutes les activités qui y sont associées, son statut de capitale de la Belgique, le développement des services financiers et aux entreprises, l'effondrement du capitalisme industriel belge, passé aux mains étrangères, expliquent cette singularité (Vandermotten, 2010).

La région Nord Pas-de-Calais connaît parallèlement le déclin des secteurs clés de son économie: les secteurs minier et textile et la sidérurgie-métallurgie. Selon (Paris & Stevens, 2000), la désindustrialisation trouve ses origines dans l'absence de nouveaux facteurs de compétitivité; dans la superposition des crises, crise des piliers industriels puis crise-mutation ouverte en Europe au milieu des années 1970; dans la faiblesse du système productif régional, celle de l'innovation technique et commerciale associée à la faible présence d'emplois de haute qualification. Ainsi, entre 1967 et 1992, la région connaît une désindustrialisation absolue. L'emploi industriel baisse de 47% dans la région contre 18% au niveau national.

Réindustrialisation versus reconquête urbaine?

Dans le courant de cette mutation post-fordiste, les tergiversations du pouvoir public quant aux orientations à donner sur ces territoires urbains marqués dans leur organisation spatiale ou sociale par l'héritage industriel contribuent à leur paralysie.

Par exemple, à Bruxelles, les décisions portant sur l'avenir de la zone du Canal tardent à être prises en raison de l'incertitude qui porte sur un développement portuaire et/ou urbain. Cette incertitude, à laquelle se double les problèmes liés à l'assainissement des sites industriels pollués, frappe d'inertie certains quartiers et touche à la fois le secteur de l'aménagement urbain et portuaire.

A la fin des années 1980, une forte poussée immobilière s'exerça sur le foncier du port. En 1990, la Région impose alors aux entreprises de la communauté portuaire un moratoire sur les investissements, gelant ainsi toute extension des activités portuaires pour repenser l'aménagement de la zone. Des projets de développement immobilier, tel «Etangs du Nord», affluent, inspiré des Docklands londoniens. La conjonction de la mobilisation des entreprises portuaires, de la restructuration institutionnelle et interne du Port, de la relance à la hausse de ses trafics, et d'une diminution de la pression immobilière, ont abouti au maintien de la majorité des périmètres portuaires dans le premier Plan Régional de Développement. Cependant, de manière concomitante, c'est également à cette période que la mutation urbaine des terrains portuaires est timidement réamorcée avec la décision de la reconversion urbaine du bassin Béco, à proximité du centre.

A contrario, l'élargissement éventuel du canal, entre Saintelette et la porte de Ninove, a gelé pendant plus de trente ans la revitalisation des quartiers qui le bordent. Cette hypothèque n'a été levée qu'en 1979 par le Plan de secteur, bien que les administrations nationales soient restées attachées à l'idée d'élargissement jusqu'à la création de la Région de Bruxelles-Capitale en 1989. Au milieu des années 1990, la revitalisation est amorcée avec l'opération Rive Gauche, en partenariat avec la SDRB (Société de Développement pour la Région de Bruxelles-Capitale), dont les missions initiales d'expansion économique se sont étendues à la rénovation urbaine en 1988. Elle sera prolongée par le dispositif des contrats de quartier. Ce long temps d'incertitude, parallèlement au mouvement de désindustrialisation et de périurbanisation, aura entre temps contribué au développement de pratiques d'économie informelle, comme les

commerce informel d'automobiles ainsi qu'une concentration d'une population précarisée ou en séjour précaire.

Réhabilitation, revitalisation urbaines: premier acte de la reconquête de la ville

En réponse aux conséquences sociales et spatiales de la mutation de l'économie post-fordiste, les politiques publiques orientent leurs actions prioritairement sur les centres urbains dégradés. Ces politiques s'inscrivent dans un mouvement général de recentrage de l'action publique sur la ville, à partir de la moitié des années 1970. Celles-ci peuvent être considérées comme le premier acte de reconquête urbaine qui anticipe le second, fondé sur l'urbanisme par projet. Plusieurs éléments, identifiés par G. Pinson, participent de l'origine de cette transformation:

- la globalisation,
- la transformation du capitalisme,
- la territorialisation des interactions économiques,
- la recomposition des Etats nationaux,
- l'essoufflement du keynésianisme* spatial,
- la construction européenne et le développement par l'Union Européenne d'un secteur de politiques régionales et urbaines.

Dans ce cadre, *«les villes ne sont plus uniquement des espaces indifférenciés dont l'Etat central prend en charge l'aménagement, l'équipement et l'intégration dans un schéma de développement national. C'est désormais aux villes de définir les modalités de leur insertion dans un espace plus vaste - européen voire international - et plus concurrentiel. Les villes vont alors s'employer à singulariser leur offre urbaine et à produire et diffuser une identité et une image de ville»* (Pinson, 2009).

A Bruxelles, l'autonomie acquise par la région renforce la préoccupation de l'attractivité face aux autres villes européennes mais aussi - et surtout - face aux deux autres régions qui continuent de recevoir les flux de la périurbanisation. La rénovation des quartiers centraux désinvestis devient un enjeu important pour contribuer à reconstituer une identité et l'amorce d'une nouvelle attractivité. Dès 1989, l'action de la région bruxelloise est tournée vers les quartiers les plus dégradés. Concentrée d'abord autour des quartiers centraux, elle s'étirera progressivement le long de l'axe canal. Dans le premier acte de cette reconquête urbaine, l'action publique se caractérise spatialement par un développement centralisé. Ses objectifs portent sur l'attractivité générale de la ville centrale et sur des objectifs de redistribution, en particulier à destination des populations fragilisées au plan économique et social et qui, majoritairement, occupent ces quartiers (Noël, 2009). Les dispositifs utilisés sont notamment les contrats de quartier et les actions dans le cadre de programmes européens. Nous verrons que le deuxième acte de cette reconquête présente un tournant. Toutefois, en parallèle, ce premier type d'actions continuera d'être reconduit.

A Lille, dès les années 1970 et plus encore dans les années 1980, pour faire face à l'hémorragie démographique et réintroduire une attractivité, les premières actions de revitalisation urbaine prennent la forme de schémas de quartier. Toutefois, malgré les efforts de requalification, tant sur le plan social que spatial, les écarts s'agrandissent entre quartiers, particulièrement dans les secteurs de Roubaix et Tourcoing qui continuent à être déqualifiés. La stratégie communautaire de renouvellement urbain, engagée en 1991 sous l'égide de P. Mauroy, introduit alors le concept de «ville renouvelée», et devient le fondement des docu-

ments d'urbanisme. Cette notion, particulièrement impulsée par F.-X. Roussel, responsable du département habitat, développement économique, observatoire urbain à l'Agence de Développement et d'Urbanisme de la Métropole Lilloise, anticipera les politiques nationales dites «de renouvellement urbain» puis «de rénovation urbaine». «*Se substituant à régénération urbaine, à la connotation trop uniquement physique de transformation du tissu urbain, l'expression «ville renouvelée» veut affirmer la globalité du processus de requalification urbaine, non seulement physique mais également social, économique, culturel, environnemental (...)* Les poches «ville renouvelée» concernent près d'un tiers du tissu urbain, essentiellement les quartiers mixtes habitat-travail issus de la tradition industrielle» (Paris & Mons, 2009).

3.5.3. L'évolution de la configuration spatiale sur les propriétés matérielles du territoire

Villes et ports finalisent leur déconnexion à cette période sous l'effet, d'une part, de l'exurbanisation des activités économiques et portuaires et, d'autre part, du réinvestissement des centres par les entreprises de revitalisation urbaine, susceptible de s'étendre à la réhabilitation d'anciens sites industriels péri-centraux désaffectés.

La redistribution spatiale qui s'organise autour du mouvement de périurbanisation de la fonction résidentielle, des activités industrielles, portuaires, mais aussi commerciales amène à la création du concept de «ville émergente»: «*ville postmoderne, déstructurée, qui fait apparaître de nouvelles centralités, avec ses pôles de commerces, de services, et de loisirs périphériques (par rapport aux centres historiques) tels qu'ils se*

constituent le long des rocadés, autoroutes et échangeurs autour de nos agglomérations» (Paris & Stevens, 2000).

A Bruxelles, la création des parcs périphériques, à partir des années 1960, aura surtout un impact sur les relocalisations des firmes bruxelloises à partir de 1970. Elles se concentrent autour du réseau autoroutier et des voies rapides et préférentiellement au nord-est de l'agglomération (en direction de Liège, d'Anvers et de l'aéroport national) (Merenne-Schoumaker, 1983). Outre des établissements de production industrielle, ces parcs mêlent des activités de logistique et de maintenance, voire de grandes surfaces commerciales et des bureaux. Ils se caractérisent par une consommation d'espace importante. Mal desservis par les transports publics, ils imposent le recours quasiment exclusif à l'automobile.

A Lille, la création de grandes zones industrielles périphériques à partir des années 1960 (Wattrelos, Seclin, ...) et surtout dans les années 1970 et 1980 (Centre Régional de Transport (CRT) de Lesquin, zone de Hellu à Lezennes, de la Pilaterie à cheval sur Wasquehal, Villeneuve, Marcq et Mons, Roubaix-est, etc) à proximité des voies rapides, autoroutes et rocadés aboutit au même processus de délocalisation des activités de production. Fin 1996, près d'un emploi industriel sur deux y est concentré, 43% des effectifs du transport et de la logistique et 42% de ceux des commerces de détail (Paris & Stevens, 2000).

Dans les deux villes, la concurrence des sites périphériques et la décroissance industrielle aboutissent à la création de nombreuses friches industrielles au sein du tissu aggloméré. A Lille, c'est le cas de nombreuses usines textiles dont les activités étaient liées à l'utilisation des eaux de la Deûle ou du canal de Roubaix. A Bruxelles, la zone du Canal connaît de nombreuses fermetures et

désaffectations, comme les cokeries du Marly et le centre de transbordement de

marchandises de Tour&Taxis en 1993 (figure 1.17), les usines Renault en 1997.



Figure 1.17: Friche du site de Tour & Taxis, (cliché K. Mazy, 2013)

Face à cette problématique, émergent les opérations de recyclage urbain par la réhabilitation de friches industrielles, particulièrement dynamiques à Lille. Dès 1981, l'usine Le Blan est, par exemple, transformée en ensemble de logements et en théâtre quand une autre est transformée, ultérieurement, en faculté de Droit.

3.5.4. La transformation de la perception du territoire et de son organisation socio-spatiale

Les processus conjugués de périurbanisation, désindustrialisation et revitalisation

des quartiers centraux aboutissent à l'accroissement des oppositions socio-spatiales entre les quartiers précarisés et les quartiers plus aisés.

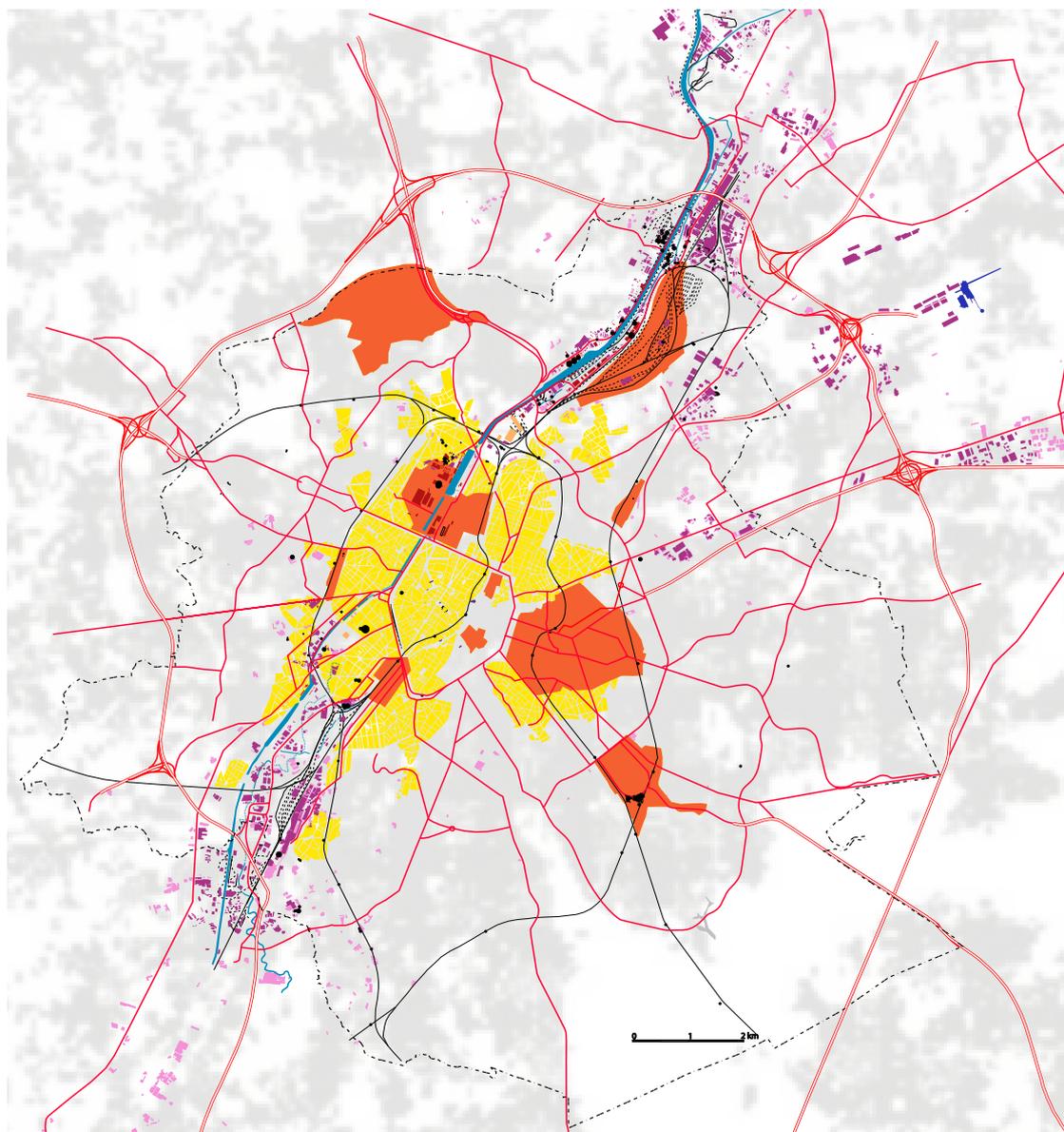
A Bruxelles, la bourgeoisie a déserté le centre au profit de la périphérie. A cette opposition centre/périphérie se superpose une division est-ouest de l'espace bruxellois matérialisée par le passage du Canal. «C'est dans les parties occidentales du pentagone et de la première couronne que s'observent les plus fortes concentrations en quartiers fragilisés, dans un croissant s'étendant de Saint-Josse et l'ouest de Schaerbeek au bas de Saint-Gilles et au nord de Forest, incluant les quartiers du pentagone correspondant à la ville basse et aux Marolles. A partir des

années 1960 et le déclin industriel de Bruxelles, les anciens logements ouvriers, souvent vétustes mais abordables financièrement, seront peu à peu réinvestis par une population en grande partie immigrée et peu qualifiée, aux faibles chances d'insertion professionnelle dans une ville en pleine tertiarisation. Depuis une dizaine d'années néanmoins, certains de ces quartiers font l'objet, surtout après rénovation de l'espace public, d'une reconquête par des ménages jeunes à niveau élevé de formation socio-culturelle, issus de la bourgeoisie, voire d'étrangers aisés dont la présence est liée aux fonctions internationales de Bruxelles. Il s'agit surtout de quartiers centraux du Pentagone, mais ce phénomène s'observe, quoiqu'encore timidement, dans certains quartiers plus occidentaux (rue Dansaert, quartier Maritime de Molenbeek, ...), riches en bâtiments industriels aménageables en lofts notamment» (Vandermotten et al., 2006).

Lille présente également des clivages socio-spatiaux que la mutation post-fordiste

a contribué à créer ou accentuer. «Ce que l'on appelle le « versant nord-est » de la métropole voit l'emploi textile s'effondrer en quelques années, des groupes disparaître ou être absorbés au sein d'entités plus vastes qui élaguent à grand coups de fermetures et de licenciements (...) Le système de ségrégation sociale s'amplifie à partir d'une structure déjà établie. À proximité, le « triangle BMW» (Bondue-Marcq-Wasquehal) attire les cadres, tandis que l'espace périurbain à l'ouest, au sud et à l'est de la métropole attire les classes moyennes et les cadres dans de nouveaux lotissements. Cette géographie sociale, qui distingue le cœur de l'agglomération de ses périphéries plus riches, se complique dans le détail. Certes, Lille, Roubaix et Tourcoing groupent la plupart des quartiers où s'applique la « politique de la ville », avec quelques autres communes (Hem, Wattrelos, Loos) ; mais elles ont leurs propres quartiers riches, autour des facultés catholiques à Lille, du parc Barbieux à Roubaix, de l'avenue Dron à Tourcoing» (Paris, 2002).

3.6. Reconquête urbaine ou le projet comme opportunité de reconnexion entre ville et port? (fin des années 1990 - 2012, et projets futurs)



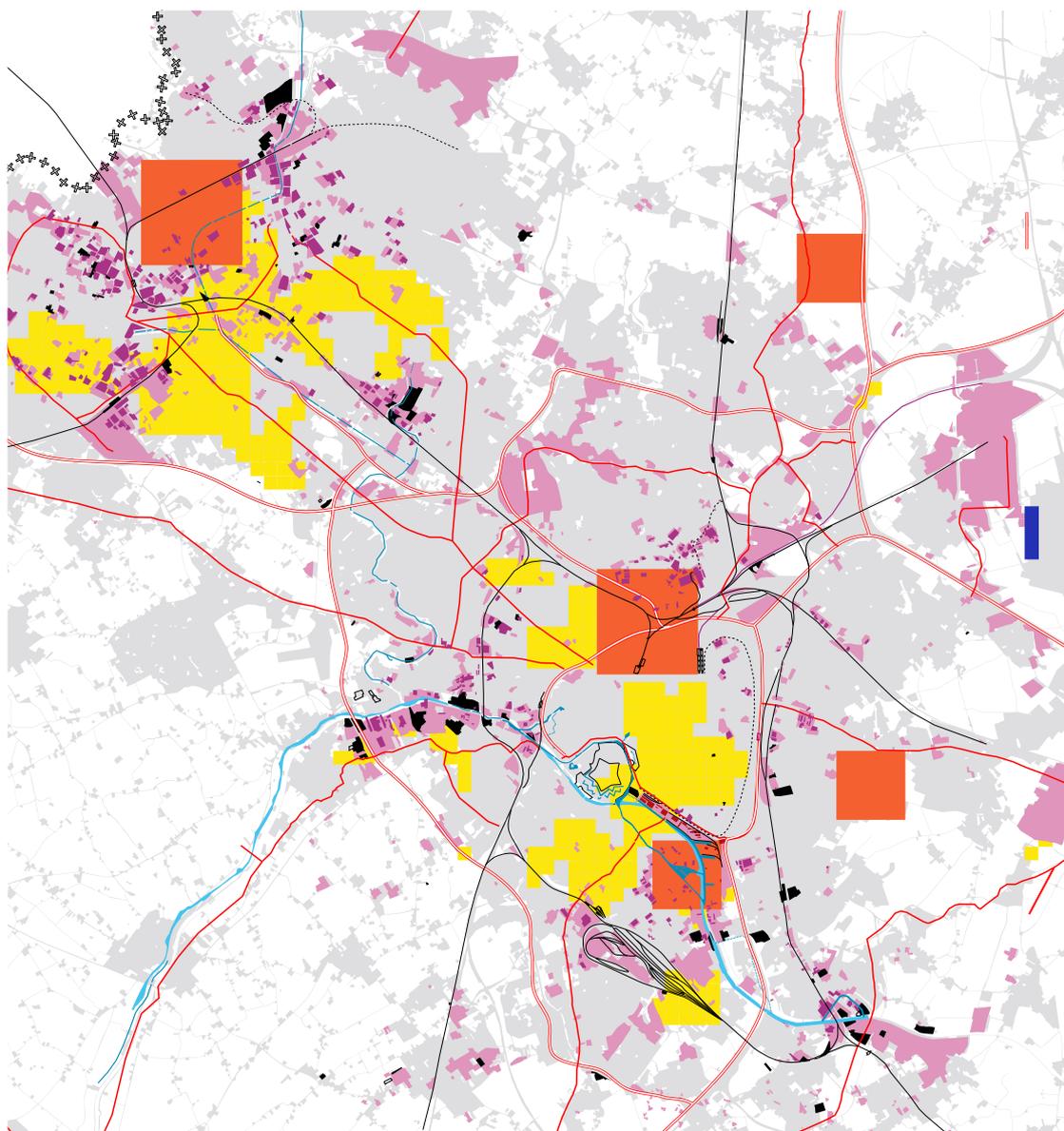
Carte 1.11: carte synthétique «Reconquête urbaine», Bruxelles

Légende

Entrepôts portuaires :		Chemin de fer :		Urbanisation:	
Bâtiments industriels (1955 - 1994):		Chemin de fer hors service:		Aire urbanisée	
Nouveaux bâtiments industriels (1994 - 2012):		Autoroute:		Renouvellement urbain (EDRLR: PRD, 2002)	
Bâtiments industriels démolis entre 1997 et 2011:		Voie métropolitaine		Projet urbain (Zones stratégiques : PDI, 2007)	
		Aéroport:			

Sources

- Carte topographique 1:10 000, 2011 / Top 10 Vector (IGN)
- (Dessouroux et Puissant 2008)
- Observatoire des activités productives (De Beule, Boswell, Doornaert & al., 2012)
- PRD (RBC, 2002)
- PDI (RBC, 2007)



Carte 1.12: carte synthétique «Reconquête urbaine», Lille

Légende

Entrepôts portuaires :



Autoroute:



Urbanisation:

Bâtiments industriels
(1858-1998):



Voie structurante :



Aire urbanisée

Emprises industrielles (2005):



Aéroport:



Renouvellement urbain
(Ville Renouvelée,
SD, 2002)

Friches industrielles (2005):



Chemin de fer :



Projet urbain
(Pôles d'excellence
métropolitain, SD 2002)

Chemin de fer hors service:



Sources

- Diagnostic du projet du SCOT, 2010: ADULM (pour l'aire urbanisée)
- Schéma Directeur de Développement et d'Urbanisme, 2002: LMCU (pour les pôles d'excellence métropolitains)
- Occupation du Sol, 2005: SIGALE (RNPC) (pour les emprises et friches industrielles)

Cette dernière séquence est traitée différemment puisqu'elle est tournée vers les mutations futures, qu'elles soient en chantier ou encore au stade de projet. L'influence de ces tendances sur la relation ville-port, données par ces possibles transformations territoriales, nous permettra de préciser la problématique de thèse et son cadrage théorique.

Cette phase contemporaine de la relation ville-port révèle la mise en tension des zones portuaires péricentrales sous l'action d'un double processus.

Le premier concerne la transition du premier acte au deuxième acte de la reconquête urbaine. Il s'agit du passage d'un urbanisme à portée généralisante, concentré vers le renouvellement des quartiers centraux vers un développement multipolaire de sites décentralisés, lieux stratégiques des projets urbains. A Bruxelles, ces deux actes sont présents dans le Plan Régional de Développement de 2002 (PRD) de la Région Bruxelles-Capitale. La politique de revitalisation, par les dispositifs des contrats de quartier, est axée prioritairement dans un périmètre qui s'étire depuis les quartiers centraux vers les limites régionales nord et sud, le long du Canal: *l'Espace de Développement Renforcé du Logement et de la Rénovation* (EDRLR). Parallèlement, l'inscription des *Zones-Leviers*, préfigurent l'entrée, à Bruxelles, de l'urbanisme par projet, que nous définirons plus bas. Ces zones-leviers sont des portions de territoire, en périphérie du centre urbain, pour lesquelles une coordination des actions sera organisée à l'initiative régionale. Certaines d'entre elles seront d'ailleurs reprises comme *Zones Stratégiques* au Plan de Développement International, porté par la Région en 2007. Simultanément, la Communauté Urbaine de Lille, met en oeuvre ces deux «séquences»

de la reconquête urbaine dans son Schéma Directeur, approuvé en 2002. D'une part, il intègre la politique de *ville renouvelée*, dispositif de revitalisation urbaine tourné vers les quartiers prioritaires de la métropole en regard de critères à dominante socio-économique. D'autre part, l'urbanisme par projet s'affirme ici par l'inscription de *pôles d'excellence* en périphérie du centre dont la vocation est de devenir les points forts du rayonnement métropolitain (Paris & Mons, 2009).

Le second concerne la reconversion de sites industriels péricentraux par d'autres fonctions urbaines, majoritairement résidentielle. Celle-ci fait suite à une période de déconcentration industrielle, par transfert des activités vers la périphérie ou par déclin, et participe à exercer une pression sur les activités productives et portuaires subsistantes. Par exemple, à Bruxelles, selon l'observatoire des activités productives, le parc a perdu 18% de sa superficie entre 1997 et 2011, en tenant compte des conversions vers d'autres usages, des nouvelles implantations et extensions sur les sites existants. La distribution spatiale de cette chute est inégale sur le territoire régional. La perte est particulièrement importante dans les quartiers centraux du sillon industriel (-37%), tandis que les extrémités du sillon industriel enregistrent une hausse. A partir de 1997, les nouvelles implantations poursuivent donc la tendance d'une localisation préférentielle périphérique à proximité de la rocade autoroutière. L'étude montre également que la perte s'exprime majoritairement par des reconversions vers d'autres usages. Celle-ci concerne 25% du parc relevé en 1997. Le choix de la réaffectation se tourne principalement vers l'activité résidentielle (45% des conversions), dans des quartiers à la morphologie urbaine tradi-

tionnelle (De Beule, Boswell, Doornaert, & Hanssens, 2012).

La métropole lilloise, quant à elle, fait face à un nombre considérable de friches, 6673 anciens sites industriels ou activités de services selon la base de données des anciens sites industriels et activités de service, soit 40% des sites régionaux sur 5% de la superficie régionale. L'enjeu de leur reconversion a contribué à la création de l'Etablissement Public Foncier Nord-Pas-de-Calais, en 1990, opérateur de portage foncier et la mission d'information et d'évaluation des friches industrielles et pollutions historiques. Ce dernier intervient dans un premier temps sur le territoire de l'ex- Bassin Minier au sud de la métropole lilloise.

Ces deux aspects du développement urbain, concomitants et souvent liés, ont tendance à initier un élargissement des centres urbains en exerçant une pression sur les sites portuaires et industriels subsistants. Par ailleurs, les préoccupations environnementales, associées au nouvel engouement autour de l'eau dans la ville, participent à cette mise en tension des interfaces ville-port. L'intérêt qu'ils suscitent auprès des habitants, souvent repris comme projet po-

litique, a fait naitre nombre de projets de protection et de valorisation de l'eau en milieu urbain: plan bleu, maillage bleu, etc. *«L'eau, bannie du milieu urbain ou sévèrement mise à l'écart, tend aujourd'hui à refaire surface. Le mouvement, en effet, s'inverse. Si les rives urbaines des grands fleuves et en particulier les friches portuaires suscitent des projets d'envergure, la volonté de faire revivre ces petites rivières ignorées, de les remettre «au grand jour» et de les requalifier dans leur traversée urbaine apparaît ici et là»* (Lechner, 2006). Les modalités de cette reconquête urbaine, étudiée sous le prisme de «l'urbanisme par projet» seront approfondies dans la troisième partie.

Plus généralement, au delà de nos cas lillois et bruxellois, ces processus s'inscrivent plus largement dans des mutations spatiales et économiques, que partagent d'autres pays anciennement urbanisés et industrialisés. Au regard de ces premières analyses menées sous l'angle historique, qui met en lumière la déconnexion progressive entre ville et port fluvial, il nous faut maintenant formuler la problématique centrale de thèse, introduite dans un cadre théorique:

Le projet, ou le tournant post-fordiste en urbanisme, peuvent-ils instiguer une bifurcation dans l'évolution de la relation ville-port, caractérisée par une déconnexion progressive qu'avait consolidée la période fordiste?

Ces processus, dont une des visées est de favoriser les démarches transversales, peuvent-ils renverser les logiques industrielles de division fonctionnelle qui ont réglé, jusqu'ici, l'aménagement de ces interfaces entre villes et ports?

La complexité de ces interfaces et la contrainte d'articuler des intérêts divergents peuvent-elles même initier des innovations dans ces processus de projet?

A *contrario*, pourraient-ils renforcer cette déconnexion, dans un contexte où les logiques de marché sont plus favorables aux fonctions résidentielles, récréatives et commerciales qu'aux fonctions industrialo-portuaires?

Avant d'aborder ces questions, formant la problématique-clé de ce travail de recherche, il nous faut d'abord préciser ces notions de tournant post-fordiste, et de *projet urbain* à la lumière de la littérature. Nous pourrions ensuite définir leurs interactions et les transformations territoriales qu'ils engendrent, en particulier au sein des interfaces entre villes et ports fluviaux.

Pour ce faire, nous allons esquisser les impacts du passage du fordisme* au post-fordisme* sur les systèmes productifs, leurs conséquences sur les nouvelles opportunités offertes aux villes, l'entrée en matière de nouveaux concepts dans le champ urbain, et l'évolution des outils et méthodes de l'urbanisme. Pour chacun de ces aspects, nous ébaucherons leurs effets sur l'évolution des espaces entre ville et port.

3.6.1. Changement de cycle: du fordisme au postfordisme

Le recul de l'industrie a été un marqueur d'un changement de cycle économique, du fordisme, soutenant le partage des tâches et de l'échange, au post-fordisme. Cette mutation des formes d'organisation de la production est marquée par «*la globalisation (internationalisation), la recherche de nouveaux types de productivité, de flexibilité, de polyvalence, la quête systématique de la vitesse, l'expérimentation de nouveaux modes d'organisation industrielle, le développement de transports, des télécommunications et de la logistique*» (Ascher, 1995). Ce nouveau cycle apparaît suite à la remise en

cause des découpages tayloriens comme mode d'organisation industrielle. En effet, l'accroissement des incertitudes liées à la globalisation de l'économie, à laquelle sont liées la crise des industries traditionnelles et la concurrence des pays émergents, amènent les entreprises à développer des systèmes flexibles de production et à promouvoir des formes de co-développement. «*Dans l'idéologie contemporaine, la flexibilité semble d'une certaine manière tenir la place qu'avait tenue la standardisation au cours de la période fordienne. La polyvalence, qui est un des outils clefs de la flexibilité et de la recherche d'économies de variété, apparaît aussi comme une notion centrale actuellement*» (Ascher, 1995)

Changement de cycle et crise de l'interface ville-port

Auparavant, le port était structuré autour de la valorisation de la rupture de charge entre les modes de transport fluvial et terrestre, par le biais des fonctions de transbordement, d'entreposage et de commerce. Le tournant post-fordiste, en transformant les systèmes de production et de distribution, va modifier les missions portuaires et ses parts dans le marché du transport. *«Les ports, inscrits dans les courants d'échanges internationaux, subissent un mouvement général qui correspond au passage d'un modèle fordiste de la production symbolisé par le concept de «bateau dans l'usine», vers un système flexible orienté vers le client-consommateur»* (Lévêque, 2012). Les déclinaisons spécifiques au transport et à la distribution de cette nouvelle ère postfordiste, tirée par la demande en suivant le principe du juste à temps sont données par A. Frémont: *«les produits, moins lourds et à forte valeur ajoutée, sont formés de multiples composants fabriqués dans des unités spécialisées afin de bénéficier des économies d'échelle. Celles-ci sont dispersées géographiquement, y compris à une échelle internationale. La demande de transport est caractérisée par la multiplication des envois de petite taille qui s'inscrivent dans une logique de flux tendus et par leur forte dispersion à la fois dans le temps et dans l'espace»* (Frémont, 2011). *«La principale source d'évolution est issue de la pression du marché et des acteurs du transport international. Ces derniers s'organisent désormais à l'échelle mondiale: les armements, les opérateurs de terminaux ou des logisticiens ne sont plus attachés à un port en particulier. Ils imposent leurs critères; la fluidité maximum du passage portuaire, la fiabilité, la course à la capacité des navires, des terminaux et des plateformes logistiques, afin de garantir leur rentabilité»* (Lévêque, 2012).

Cette évolution implique, pour les ports intérieurs, de minimiser les ruptures de charge et d'échelle entre le transport par voie d'eau et les transports terrestres en accroissant les vitesses de transbordement et en développant des solutions intermodales* efficaces. Cette transformation de l'économie a surtout pour conséquence, un conséquent report modal du mode fluvial et ferroviaire, à grande échelle, vers le mode routier. En effet, *«le transport routier est adapté à la demande de transport grâce à sa très grande flexibilité, à des prix faibles expliqués par une très forte concurrence tant à l'échelle française qu'européenne et à la rapidité et à la finesse possible de la desserte géographique, rendue possible par le développement d'un vaste réseau autoroutier. Associés aux camions, les entrepôts sont les lieux du groupage, de l'éclatement, du tri et du stockage des marchandises. Ce système routier est devenu de fait une composante essentielle de la production et de la distribution»* (Frémont, 2011).

Ces rapides mutations ont pour effet de rendre obsolètes certains équipements au profit d'autres, localisés de manière plus excentrée par rapport à la ville, tels que les terminaux à conteneurs. Tantôt témoignages d'un déclin, tantôt témoignages d'inadaptation, certaines interfaces, sous l'effet du découplage ville-port, adviennent à être délaissées et, dans certains cas, forment des friches.

3.6.2. Mutation des systèmes productifs et recomposition des Etats: une nouvelle opportunité pour les villes

Selon G. Pinson, la globalisation et les mutations des systèmes productifs ont participé, pour partie, à la nouvelle structure d'opportunité en faveur des villes et de l'action publique urbaine. D'une part, parce que les services tendent à privilégier la localisation des villes. D'autre part, parce que les activités organisées selon le principe de la spécialisation flexible ont pour caractéristique un fort ancrage territorial. *«La sortie du fordisme signifie le passage à un nouveau régime d'accumulation qui offre aux villes des perspectives de renforcement de leur rôle économique et politique. En effet, si le passage à un régime d'accumulation post-fordiste ou de spécialisation flexible porte en germe des logiques de déterritorialisation des processus productifs, il comporte aussi des promesses de reterritorialisation qui peuvent profiter aux villes. D'un côté donc, le postfordisme semble être porteur d'une logique de déterritorialisation. Les privatisations, la déréglementation des marchés des biens, des capitaux et des services tendent à libérer les firmes de leurs attaches nationales; la réduction (temporaire) des coûts de transport permet aux entreprises de s'affranchir des sources de matières premières et de choisir des localisations leur permettant de réduire les coûts de production. Mais, d'un autre côté, la sociologie et la géographie économiques ont montré comment le modèle de la spécialisation flexible pouvait profiter aux économies locales, et notamment aux villes (...) La ville-territoire des interactions, des cultures productives enracinées, des relations de con-*

fiance et de coopération, celui qui donne accès à une grande variété de main-d'oeuvre qualifiée, de services aux entreprises, de flux d'informations se trouve au contraire valorisé par ce type d'organisation productive» (Pinson, 2009).

L'autre versant de cette structure d'opportunité implique, selon l'auteur, la recomposition des Etats, la construction européenne et montée en puissance des échelles politiques locale et régionale. *«A partir du milieu des années 1970, et de manière plus sensible dans les années 1980, la nécessité de passer de politique de diffusion/ régulation à des politiques d'activation du développement économique conjuguée à l'essoufflement des recettes keynésiennes top down vont avoir pour effet de renouveler les agendas urbains. L'échelle stato-nationale n'apparaît plus comme l'échelle par excellence de l'organisation et de la régulation du développement économique. A l'inverse, l'échelle urbaine fait de plus en plus figure d'échelle optimale d'élaboration et de mise en oeuvre de politiques d'organisation et de soutien du développement économique»* (Pinson, 2009).

Les friches portuaires: une potentialité pour les villes d'initier un «retour vers les centres»

Dans ce contexte européen, qui tend à donner plus d'initiatives aux villes et aux régions, les espaces portuaires et industriels péricentraux, délaissés, et dans certains cas parfois même actifs, deviennent des opportunités de redéveloppement au coeur du territoire urbain, suite aux mouvements de périurbanisation qu'ont connus les villes et fragilisé les centres désinvestis. *«Un mouvement de retour vers les centres et d'intensification urbaine est aujourd'hui recherché et le réaménagement de l'interface apparaît ainsi comme un moyen de recentrer et de polariser l'agglomération pour contrebalan-*

cer un certain éclatement et une dispersion des flux. Il peut permettre de faire émerger une certaine centralité» (Chaline & Rodrigues Malta, 1994).

3.6.3. Flexibilité, polyvalence: la diffusion des concepts et des méthodes de gestion dans le champ de l'urbanisme

A travers la littérature, ce changement de paradigme*, ce nouveau cycle marquerait le champ urbain par l'influence des concepts et outils de l'économie et du management.

Ceux-ci naissent en opposition à l'urbanisme fonctionnaliste qui avait généré des ruptures physiques dans la ville, par la séparation des fonctions et des circulations, mais aussi des coupures sociales, malgré les volontés de redistribution qui avaient nourri ces théories.

En réponse à cela, les théories urbanistiques contemporaines, selon F. Ascher, appréhendent la ville comme «un système complexe, irréductible au découpage en fonctions élémentaires et en zones; elle doit être conçue comme une réalité flexible, qui peut s'adapter et se modifier dans la durée, à la différence de la production de masse des grands ensembles, illustration dramatique des rigidités de la période précédente; l'urbanisme doit être «agile», et se réaliser à partir de projets urbains plus qu'avec des plans directeurs; il faut promouvoir dans les villes de la mixité fonctionnelle et de la polyvalence; la planification urbaine doit être plus pragmatique et plus souple; le développement local doit s'appuyer de façon décisive sur un marketing urbain» (Ascher, 1995).

Parallèlement aux nouvelles théories, ce sont aussi les méthodes de gestion et d'action qui sont amenées à évoluer en fonction de ces enjeux. Selon G. Pinson, le projet est «la manifestation concrète de l'entrée en force des enjeux d'attractivité, de compétitivité, de communication et de marketing dans les politiques urbaines» (Pinson, 2009). En effet, le nouveau cycle, caractérisé par l'économie globalisée et à la recomposition des Etats, offre un contexte, pour les villes, à la fois de plus grandes incertitudes mais aussi plus ouvert aux initiatives, qui vont amener les villes à définir des stratégies sur la valorisation de leurs ressources. Dans ce cadre, le projet apparaît comme réponse à l'urbanisme de plan, comme mode unique d'action sur la ville, et qui ne serait plus adapté aux réalités de la ville contemporaine. «Si la ville industrielle puis fordiste présentait un certaine stabilité en termes de structure sociale et de flux et se prêtait relativement bien à un urbanisme procédant par l'élaboration de plans dessinés encadrant son développement sur vingt ou trente ans, la ville hétérogène, multi-culturelle, étalée et éclatée, emblématique des temps post-fordistes, présente une structure sociale, des rythmes et des flux socio-économiques qui se prêtent mal à l'approche trop graphique, trop peu dynamique, trop peu évolutive, trop peu pragmatique mais aussi trop peu démocratique qui caractérise l'urbanisme de plan» (Pinson, 2009). Ce contexte particulier, dans lequel apparaît le projet comme mode de fabrication urbaine, est également décrit par A. Avitabile: «en fait, c'est la décentralisation administrative et tout le courant libéraliste sous-jacent qui, en libérant les collectivités locales de l'emprise étatique et sa vision planificatrice, a marqué l'émergence d'une culture de l'action et du projet «opérationnel» dans un horizon rapproché» (Avitabile, 2004). Dans ce sens, P. Ingallina donne une lecture plus tranchée de cette relation entre ce contexte économique et

politique et l'application croissante du «projet» comme mode de faire la ville, en traçant la valeur économique et financière du projet urbain. *«Elle est liée à l'idée de ville comme produit à commercialiser et s'inscrit dans la démarche concurrentielle de villes rivales qui cherchent à s'affirmer. Différentes initiatives peuvent alors être lancées (parfois sous le nom de «projets urbains») pour en valoriser certains aspects, le but étant de capter un certain nombre de visiteurs, de touristes et de nouveaux actifs»* car selon l'auteur *«l'enjeu principal des villes est d'augmenter leur potentiel fiscal par le biais de la taxe professionnelle (première ressource des collectivités), ce qui leur permet de se développer. Ainsi, les villes ont recours à des consultants en «marketing» les aidant à expliciter et à mettre en valeur leur «identité» en tant que «caractère distinctif» par rapport aux autres villes considérées comme rivales, l'intérêt principal pour elles étant de se placer à l'échelle aussi bien nationale qu'internationale»* (Ingallina, 2001)

Des waterfronts hautement valorisables dans un contexte concurrentiel

L'enjeu d'attractivité, auquel est lié la manifestation d'une identité, fait de la présence de l'eau à proximité du centre urbain un nouvel atout pour la définition de projets-objets-phares censés promouvoir l'image de la ville à l'extérieur. *«A cet égard, l'eau représente un facteur potentiel d'embellissement et de valorisation urbaine permettant une aération du tissu urbain et pouvant bénéficier d'un traitement paysager de qualité»* (Boubacha et al., 1997). En outre, elle induit des espaces hautement valorisables dans une logique contemporaine des forces du marché, avec des effets de plus-values évidentes sur le prix des terrains bordant l'eau (Chaline & Rodrigues Malta, 1994).

Paradoxalement, les opérations urbaines sur les *waterfronts*, initiées depuis les années 50' aux Etats-Unis dans les ports maritimes, ensuite largement propagées en Europe et étendues aux ports fluviaux, ont participé, par des réponses programmatiques et architecturales similaires et répétitives, à une homogénéisation des politiques publiques urbaines. Dans la controverse entre homogénéisation et différenciation énoncée par G. Pinson, cette dynamique d'homogénéisation pourrait confirmer les travaux qui font des processus de transformation du capitalisme et du tournant néolibéral qu'ont pris les politiques publiques la cause principale du changement des politiques urbaines. Dans ce sens, elles les conduiraient à développer une offre territoriale standard faite de centre-ville reconquis, de *waterfronts* et de centres de congrès internationaux (Pinson, 2009).

3.6.4. L'émergence du projet: une méthode transversale qui dépasse les logiques industrielles de division fonctionnelle

Le projet urbain: une notion polysémique

Tenter une définition du projet urbain semble vain, puisqu'une de ses principales spécificités se trouve justement dans son caractère flou, souple, adaptable. *«Le terme de «projet» implique aussi, plus que celui d'«urbain», une certaine idée de souplesse et d'adaptation aux réalités des attentes (dans la relation entre les échelles, les périmètres administratifs et politiques, le temps de la réalisation)»* (Ingallina, 2001). Selon G. Pinson, ce serait même la nature ouverte de ce dispositif de conception et d'action qui lui

assureraient de s'ouvrir, opportunément, à la plus large palette des ressources, et dans ce sens, de le renforcer comme mode d'action sur la ville. *«Le caractère flou et négociable du projet, la souplesse des dispositifs d'interaction ainsi que l'existence au préalable d'un réseau d'acteurs et d'organisations autonomes, et dont l'autonomie est préservée par les modes de coordination privilégiés par les porteurs du projet, sont autant d'éléments qui permettent d'associer au projet le spectre le plus large d'acteurs et de ressources»* (Pinson, 2009).

Cette notion floue permet également à une diversité d'acteurs de se l'approprier. Selon F. Ascher, c'est donc aussi grâce à la polysémie de la formule que tient son succès. *«Elle est utilisée par les élus locaux pour évoquer une intention et des objectifs, par les architectes-urbanistes pour exprimer la conception d'une «pièce urbaine», par les aménageurs et les entreprises pour parler d'une opération»* (Ascher, 1995). En outre, elle est utilisée à différentes échelles d'intervention. *«Par défaut d'un référentiel commun, celles-ci vont du simple dessin urbain, appliqué à l'échelle du quartier, à la définition d'une stratégie d'agglomération, voire à sa programmation»* (Avitabile, 2004).

A cette exigence de flexibilité, s'ajoute celle de spécificité. *«Le projet urbain est censé être celui d'une ville particulière (comme on parle du projet d'une personne) dont il permettrait même d'affirmer l'identité et qui clame simultanément une nécessité universelle d'adaptation au Monde, une veille par rapport aux possibles opportunités de développement. En outre, la généralisation du terme et des pratiques (et des formations) afférentes dans le monde de l'urbanisme laisse penser qu'on assiste plutôt à une reproduction en série d'une procédure bien rodée qu'à la construction d'irréductibles singularités»* (Ingallina & Roncayolo,

2003).

Démarche de projets et de plan: rupture, évolution, complémentarité?

A la difficulté de définir les contours du projet urbain puisque son indétermination constitue sa qualité première, nous pouvons toutefois préciser cette notion par l'évolution qu'elle donne à la démarche de plan.

Dans un contexte d'incertitudes croissantes sur les ressources disponibles, les relations horizontales se démultiplient pour assurer des capacités d'actions, générant ainsi de nouvelles alliances d'acteurs de groupes et d'institutions.

Dans ce cadre, le projet propose une démarche transversale et globale, en opposition aux logiques sectorielles, au sens de la fragmentation des tâches et des fonctions urbaines, et des rapports parfois étanches entre acteurs. *«C'est donc une position de principe s'inscrivant en rupture avec ces modes de faire et ces schémas de pensée, hérités d'un appareil technocratique centralisé, isolant notamment l'approche fonctionnelle des ouvrages de la dimension paysagère et/ou de leur insertion dans le contexte urbain plus large. Celle-ci met en avant d'autres approches de type «managérial» se voulant articuler les différentes dimensions et modes d'action sur les territoires»* (Avitabile, 2004).

Cette posture par rapport aux pratiques antérieures de l'aménagement dominées par la planification standard entraîne une déclinaison de la notion de projet davantage axée sur son versant politique que sur son versant technique. *«Fondamentalement non technique, à la différence de la règle et du plan, le projet est médiatique (il faut produire un effet de ville) et renvoie au politique, mais selon des registres suffisamment vagues pour ne pas créer de tensions lors de*

sa publication - du moins c'est ce qui est escompté par ses promoteurs. Sa montée en puissance est synchrone de celle des démarches de concertation en urbanisme et son élaboration peut correspondre à un modèle négocié de l'intervention» (Ingallina & Roncayolo, 2003).

Le processus, la démarche de co-production proposée va donc devenir le fondement de la légitimité du dispositif, tandis que le plan valait davantage par la validité scientifique de l'expertise, univoque, qui avait permis de le faire aboutir. «*Dans un contexte de rationalité limitée et de multiplication du nombre des acteurs participant aux politiques urbaines, il s'agit désormais de construire des orientations d'action, des visions d'ensemble qui auront fait l'objet d'un consensus au fil des processus interactifs, itératifs, d'ajustements mutuels entre les acteurs impliqués. Le projet ne tire pas sa force de la validité scientifique des dispositions qu'il comporte mais du caractère partagé des orientations qu'il esquisse. Son efficacité est cognitive et politique davantage que juridique*» (Pinson, 2009).

Ce processus est itératif à plusieurs niveaux. D'abord, la ligne de partage entre la phase de conception et d'exécution tend à s'estomper; la définition du projet étant parfois réévaluée et adaptée en fonction de l'évolution du contexte. Ensuite, la hiérarchie spatiale et temporelle, caractéristique de l'urbanisme de «plan», qui subordonnait les documents de planification établis à des grandes échelles, pour des horizons lointains, à ceux établis à des échelles inférieures, pour des temporalités plus courtes, tend à s'atténuer avec la démarche de projet. Celle-ci privilégie un enrichissement itératif entre ces différentes échelles, l'une nourrissant l'autre par ajustements progressifs. «*Nous dirons que le propre de la démarche de projet c'est d'organiser une itération constante entre le méta-projet d'une*

part, et les projets concrets d'autre part, ou pour le dire comme Haumont, entre les «horizons d'attente» et les «espaces d'expérience» (Pinson, 2009).

Cette évolution de l'approche urbanistique implique l'apparition de nouveaux outils et instruments: plan-guide, cartographie interactive, dessins utilisés comme support de dialogue, etc. Les documents graphiques, dans le processus de fabrication de la ville, ne sont donc plus seulement des documents figés, voix de l'expert ou du politique, mais aussi des outils dont l'ambition est de produire du dialogue autour d'un projet entre les différents acteurs qui participent à son processus, voire d'aboutir à un consensus.

Ce changement des modes de faire la ville implique aussi une évolution des métiers qui lui sont liés. Si les experts jouaient et jouent encore un rôle crucial pour l'élaboration des scénarios, il s'agit aujourd'hui davantage de générer la mobilisation des acteurs autour d'un projet, pour laquelle ces études deviennent des supports de dialogue et non plus l'expression figée de l'aboutissement du processus d'élaboration des choix en matière d'urbanisme. «*D'une perspective scientifique, on glisse vers une perspective à base de dynamique de groupe, dans laquelle le statut et les modalités de recours aux experts professionnels et scientifiques ne sont plus du tout les mêmes; elles leur donnent pourtant une efficacité réelle bien plus grande*» (Ascher, 1995)

Ainsi, le métier d'urbaniste évolue. L'urbaniste-expert tend à devenir urbaniste-médiateur pour rencontrer les contraintes de l'urbanisme contemporain, caractérisé par une grande dispersion des ressources (financière, politique, etc) à laquelle répond une nécessité de construire des réseaux stables d'acteurs. «*La figure de l'expert, du cogitateur, de «celui qui affirme un parti, qui*

appuie son autorité sur ses qualités d'expert», sur un savoir et des savoir-faire techniques consistants, semble céder le pas à celle du médiateur, du maïeuticien, «celui qui gère les compromis, le débat entre les usagers et les décideurs financiers, qui traduit les aspirations politiques et sociales des citoyens (et des élus) dans un territoire» et qui s'appuie pour se faire autant sur des «savoir-être» que sur des savoir-faire» (Pinson, 2009).*

Projets et métropolisation

La notion de projet peut être également précisée à la lumière des dynamiques spatiales auxquelles il s'intègre et participe. Sa mise en pratique concerne généralement «*le développement de nouveaux quartiers ou morceaux de ville hors des tissus constitués ou au contraire en milieu urbain, notamment à l'occasion de la libération de grandes emprises, pouvant mêler habitat, équipements, commerces et services ou plus spécifiquement axés sur des fonctions de loisirs urbains (ludiques et/ou culturels) émergeant aujourd'hui dans de nombreuses villes*» (Avitabile, 2004). Ces projets constituent, malgré leur objectif opérationnel, les pôles qui constituent les leviers d'une stratégie urbaine plus large. Le projet ne remplace donc pas le plan. Ils se nourrissent et se modifient l'un l'autre, par ajustements progressifs. L'interaction entre ces deux approches est importante. «*La valeur du plan a de l'importance en tant que contenu essentiel du projet (...) et celle du projet en tant que preuve concrète de la valeur du plan en question*» (Gregotti, 2006). S'en suit d'importantes recompositions, à l'articulation entre zone centrale et péri-centrale, sous l'action des opérations de rénovation urbaine et lieux stratégiques de projet. Celles-ci redessinent les contours et les points de gravité des centralités urbaines en mettant en tension, notamment, les sites por-

tuaires et industriels en milieu urbain.

Ces mutations des centres, à travers lesquelles l'ambition est principalement d'inciter un retour des classes moyennes dans les villes, s'intègrent et participent d'un processus urbain plus large: *la métropolisation*.

En effet, d'une part, les villes tendent à s'étendre sur leurs périphéries en intégrant, dans leur système de fonctionnement des tissus urbains périphériques, anciens et nouveaux, et de ce fait, voient leur densité moyenne diminuer. Mais, d'autre part, les centres et zones péri-centrales se densifient sous l'action notamment d'opérations de rénovation urbaine ou de développement de secteurs stratégiques dits à enjeux. Le processus de métropolisation, selon la définition de F. Ascher, implique donc, d'une part, un mouvement centrifuge: «les aires urbaines qui se façonnent sont plus ou moins peuplées, denses, polarisées mais elles présentent des caractéristiques identiques: les aires métropolisées dilatent les agglomérations anciennes et s'étendent à plusieurs dizaines de kilomètres des grandes villes qui les ont suscitées; les densités urbaines globales diminuent, mais les zones périurbaines se densifient; le tissu urbain n'est plus continu mais fragmenté; les zones bâties sont éparses, parfois entrecoupées de zones rurales; les limites entre ville et campagne s'estompent; des polarisations périphériques nouvelles se constituent, qui diminuent le poids du système radioconcentrique assez caractéristique des villes européennes anciennes. Dans les pays les plus densément habités, se forment même de très vastes conurbations polycentriques». Mais, d'autre part, à la lumière de cette même définition, ce processus induit également un mouvement centripète: «*les villes-centres de ces zones métropolitaines ont généralement perdu des habitants et des emplois; mais, dans la plupart des pays eu-*

ropéens, elles concentrent des couches de population de plus en plus qualifiées (y compris des étudiants) et les activités dites stratégiques. Dans les premières couronnes, maintenant urbanisées de façon presque continue, la population et l'emploi ne croissent plus que lentement. Mais ils se transforment. C'est là principalement que la ville se refait sur elle-même» (Ascher, 2003). Et c'est aussi pour ces espaces que la démarche de projet est la plus couramment utilisée. Dans ce sens, ces nouvelles pratiques de l'urbanisme participent activement à la forme contemporaine du processus d'urbanisation qui se poursuit en Europe depuis des siècles. Ce double mouvement, intrinsèque au processus de métropolisation, implique que «les métropoles sont à la fois plus diluées et plus compactes, plus intégrantes et plus discontinues» (Ascher, 1995).

Le projet: une opportunité pour une bifurcation de l'évolution de la relation ville-port?

Dans ce contexte concurrentiel pour lequel le retour des centres est un des enjeux pour les villes, une tension foncière s'exerce sur les zones portuaires actives péri-centrales. Celle-ci est davantage stimulée par les opérations de renouvellement des friches industrielles et infrastructurelles des zones péri-centrales, participant à l'effet centripète du processus de métropolisation. Ceci annoncerait un prochain cycle qui s'inscrirait dans la prolongation de la déconnexion ville-port. Cette hypothèse est renforcée si, à l'instar de l'analyse de Genestier, le projet constitue le signe d'une soumission de l'urbanisme au marché, «surdéterminé par une image univoque et stéréotypée de la ville», marquant une tendance à ne plus devenir «qu'un ensemble de mesures d'accompagnement des dynamiques locales de valorisation» (Genestier, 1993). Dans ce cas de figure, la déconnexion ville-port serait da-

vantage et rapidement prolongée, en raison de la différence de rente foncière qui avantage les fonctions résidentielles, d'équipements, de services ou plus spécifiquement axés sur les fonctions récréatives, ludiques et culturelles, au détriment des fonctions productives et portuaires. En outre, si, comme l'annonce G. Pinson, «les processus de projet ont la caractéristique commune d'exclure à la fois les enjeux et les groupes susceptibles de briser la mécanique consensuelle du projet», la délocalisation des sites portuaires vers l'extérieur du centre urbain pourrait se poursuivre. Ce transfert matérialiserait, une fois de plus, l'exclusion des portuaires du processus de réflexion des zones péri-centrales, en raison des représentations et intérêts, qui divergent entre ces deux sphères. En effet, dans ce sens, G. Pinson montre que «l'obsession de la construction et de l'entretien d'un consensus qui caractérise le plus souvent les démarches de projet conduit au bannissement obsessionnel des logiques conflictuelles et des acteurs et des groupes qui sont potentiellement porteurs de la contradiction (...) On peut se demander si les «régulations consensuelles», les formes de démocratie unanimiste et élitaire mises en place dans les démarches de projet ne fonctionnent pas uniquement parce qu'elles escamotent les conflits les plus sérieux et qu'elles n'impliquent que des groupes et des institutions qui partagent déjà un certain nombre de valeurs et d'intérêts (...) La volonté de «faire système» qui est omniprésente dans les coalitions de projet ne semble pas pouvoir s'accommoder, pour l'instant, du conflit ou de la logique qui sont pourtant au cœur du principe démocratique» (Pinson, 2009).

Cependant, plusieurs évolutions majeures pourraient indiquer la voie d'une bifurcation de cette évolution de la relation ville-port, en faveur d'une reconnexion, ou du

moins la mise en oeuvre d'une meilleure articulation entre ces deux sphères.

D'abord, émerge la prise de conscience d'enjeux croissants s'exerçant le long des territoires irrigués par une voie d'eau. Les acteurs urbains les convoitent pour promouvoir un retour vers les centres, sous l'égide de projets visant à requalifier les fronts d'eau. En outre, elles rencontrent l'intérêt des acteurs portuaires pour le redéploiement du fret fluvial, qui fournirait une alternative au réseau routier. Par ailleurs, ces espaces bordant les voies d'eau sont à présent impliqués dans les nouvelles politiques de gestion de l'eau, portées à l'échelle du bassin versant. Dès lors, la conjugaison de ces nouveaux enjeux urbains implique, selon J. Debrie, la construction d'un dialogue entre ces différents acteurs, marquant ainsi la fin d'une déconnexion ville-fleuve et la mise en place d'un jeu d'acteurs négociant les termes de cette nouvelle relation. L'émergence de ce dialogue est d'abord issu d'une question morphologique qui place au centre des réflexions les opportunités offertes par le foncier portuaire dans le cadre d'une réduction des ressources foncières disponibles causée par le développement urbain. Prolongé dans des cadres institutionnels, ce dialogue se concrétise par l'entrée de la question fluviale dans le cadre de l'élaboration de différents outils de planification, couvrant différents champs de l'aménagement, à différentes échelles (Debrie, 2014).

Ensuite, l'évolution des conceptions et pratiques de l'urbanisme, amène à la prise de conscience «*qu'il est désormais nécessaire de travailler dans une optique transversale, aussi bien de la part des administrateurs (décloisonnement des différents services municipaux) que des professionnels (équipes pluridisciplinaires)*» (Ingallina, 2001).

Enfin, des transformations dans la structure de gouvernance ville-port, particulièrement opérées par les processus de décentralisation portuaire, qui ont eu lieu ou sont en cours dans divers pays européens, pourraient amener à renouveler le dialogue ville-port par le rapprochement géographique entre la nouvelle autorité portuaire et le territoire administré (Lavaud-Letilleul, 2010).

L'approche par projet, manifeste des évolutions récentes de l'urbanisme, peut-elle dépasser les logiques sectorielles qui réglaient, jusqu'ici, l'aménagement des interfaces ville-port? Ces espaces contraints et convoités peuvent-ils porter les germes d'innovations en termes de processus d'action autour d'une pluralité d'acteurs aux intérêts divers? Quelles formes ces processus prennent-ils? Tel qu'énoncé par G. Pinson, peuvent-ils amener les acteurs à reconsidérer leurs intérêts, et constituer, en ce sens, non plus des intrants injectés dans l'action mais des produits des processus d'action, animés par la volonté des acteurs d'établir des relations durables de coopération? Comment articulent-ils les temporalités courtes, caractéristiques des opérations de développement urbain, et les temporalités plus longues propres à la gestion portuaire et de gestion de l'eau? Comment font-ils imbriquer les échelles? Peuvent-ils faire émerger des conceptions spatiales originales, permettant de faire cohabiter ville, port et voie d'eau? Apportent-ils des nouvelles formes de mixité fonctionnelle, des réponses spatiales en phase avec les exigences de polyvalence et de flexibilité, valeurs fondamentales du nouveau cycle? Peuvent-ils, *in fine*, opérer une bifurcation dans l'évolution de la relation ville-port marquée par une déconnexion progressive, par une meilleure articulation de ces deux sphères?

Conclusion: Pour une synthèse de l'évolution de la relation ville-port fluvial

Légende

Espaces

-  Aire urbanisée
-  Enceinte
-  Friches
-  Espaces de revitalisation urbaine
-  Zone de tensions entre développement portuaire-industriel et urbain

Réseaux

-  rivière d'origine
-  eau canalisée
-  rivière et affluents voûtés, comblés
-  voie ferrée
-  extension du réseau ferré
-  routes
-  autoroutes

Activités

-  Nouvelle emprise portuaire
-  Ancienne emprise portuaire
-  Artisanat et premières industries
-  Tissu industriel

Evolution de la relation ville-port fluvial à Bruxelles

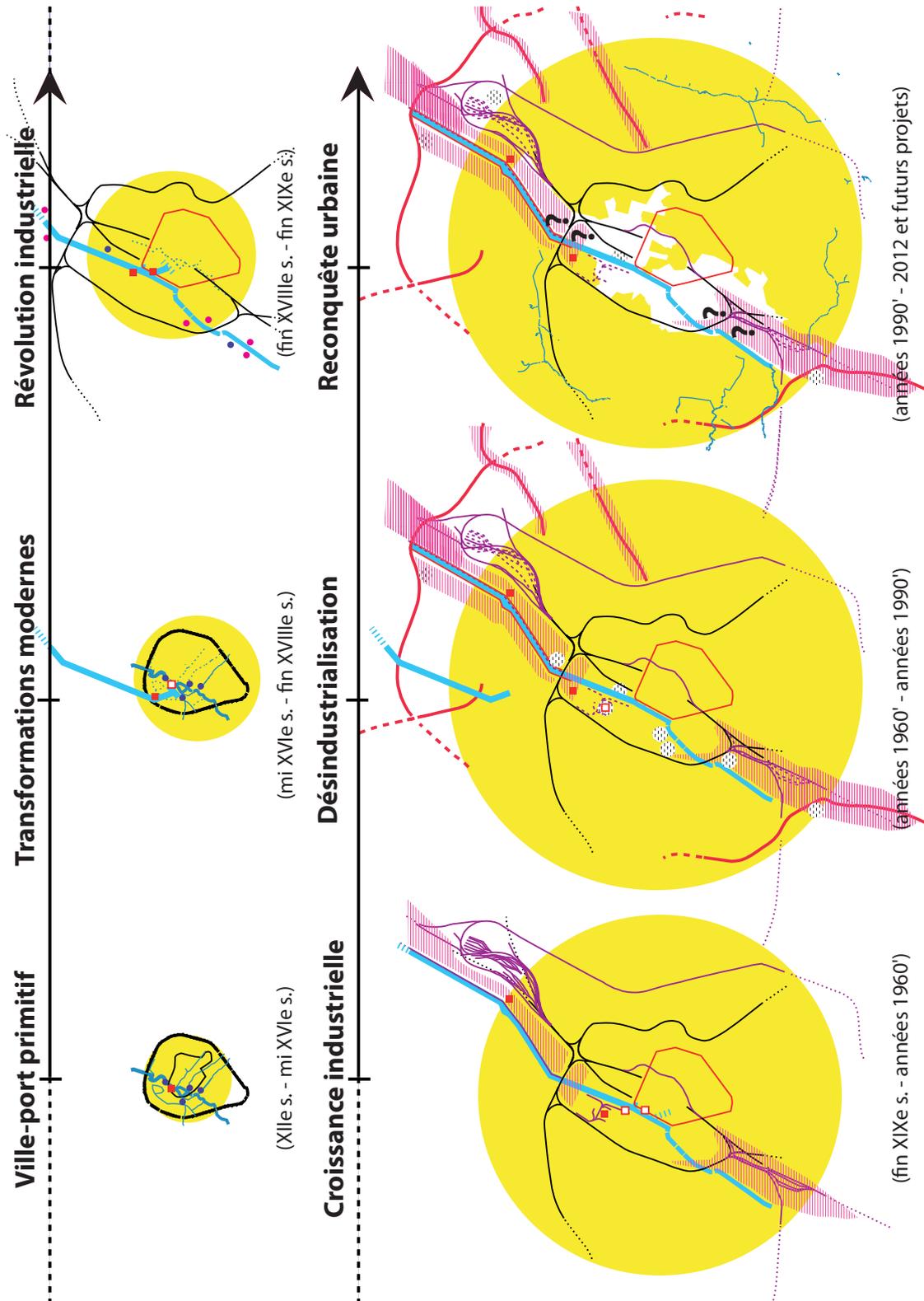


Figure 1.18: synthèse de l'évolution de la relation ville-port à Bruxelles

Légende

Espaces

-  Aire urbanisée
-  Enceinte
-  Friches
-  Espaces de revitalisation urbaine
-  Zone de tensions entre développement portuaire-industriel et urbain

Réseaux

-  rivière d'origine
-  eau canalisée
-  rivière et affluents voûtés, comblés
-  voie ferrée
-  extension du réseau ferré
-  routes
-  autoroutes

Activités

-  Nouvelle emprise portuaire
-  Ancienne emprise portuaire
-  Artisanat et premières industries
-  Tissu industriel

Evolution de la relation ville-port fluvial à Lille

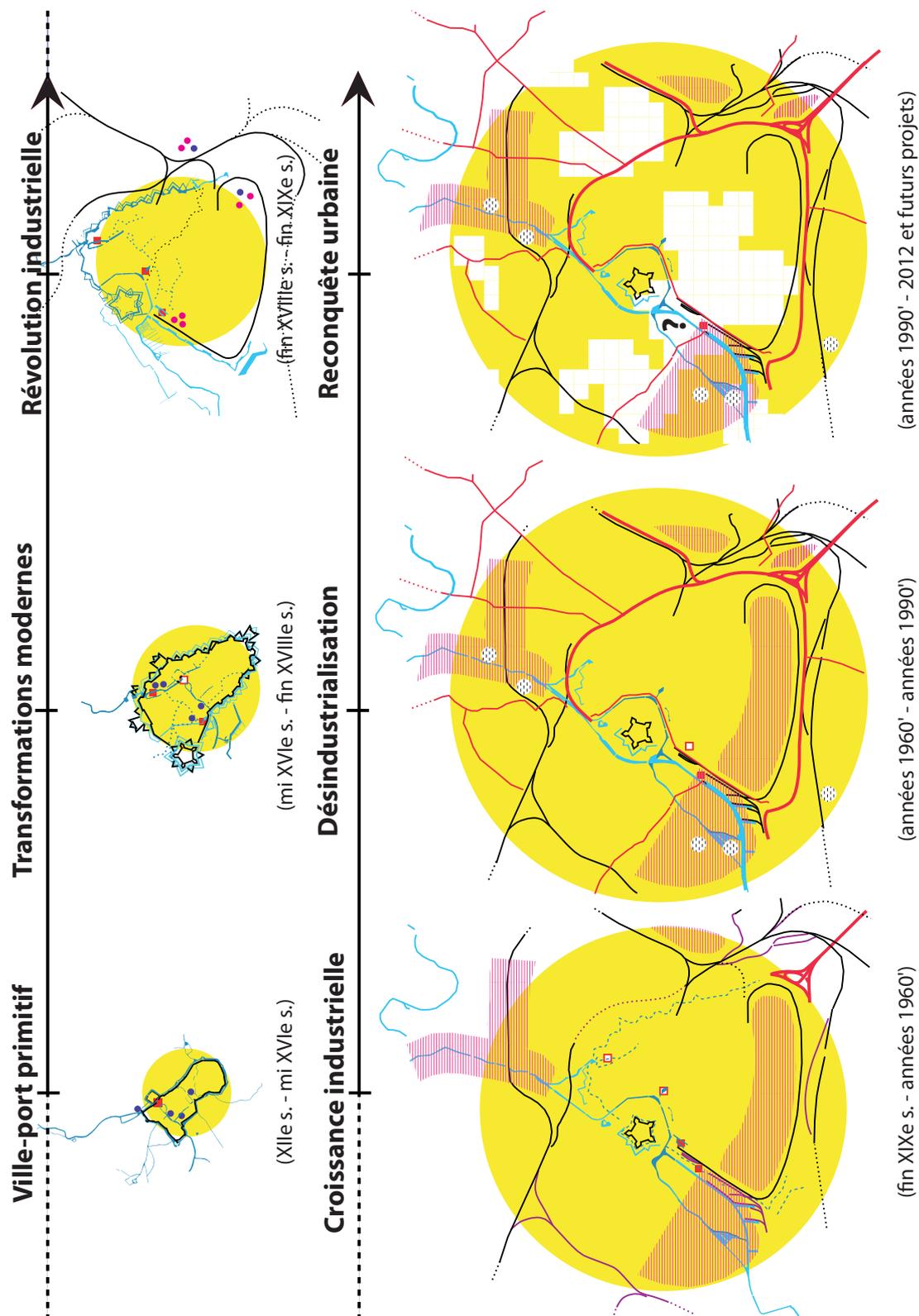


Figure 1.19: synthèse de la relation ville-port à Lille

Schéma d'évolution de la relation ville-port fluvial

Légende

Espaces



Nouvelle extension/renouvellement urbain



Urbanisation antérieure



Friches

Réseaux



rivière d'origine



eau canalisée



rivière et affluents voûtés, comblés



voie ferrée



routes



autoroutes

Activités



Nouvelle emprise portuaire



Ancienne emprise portuaire



Emprise portuaire réaffectée



Artisanat et premières industries



Tissu industriel

Dynamique urbaine



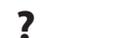
Délocalisation portuaire et industrielle



Politique de revitalisation et d'élargissement des quartiers centraux



Politique de "grands projets urbains" des sites péricentraux



Zone de tensions entre développement portuaire-industriel et urbain

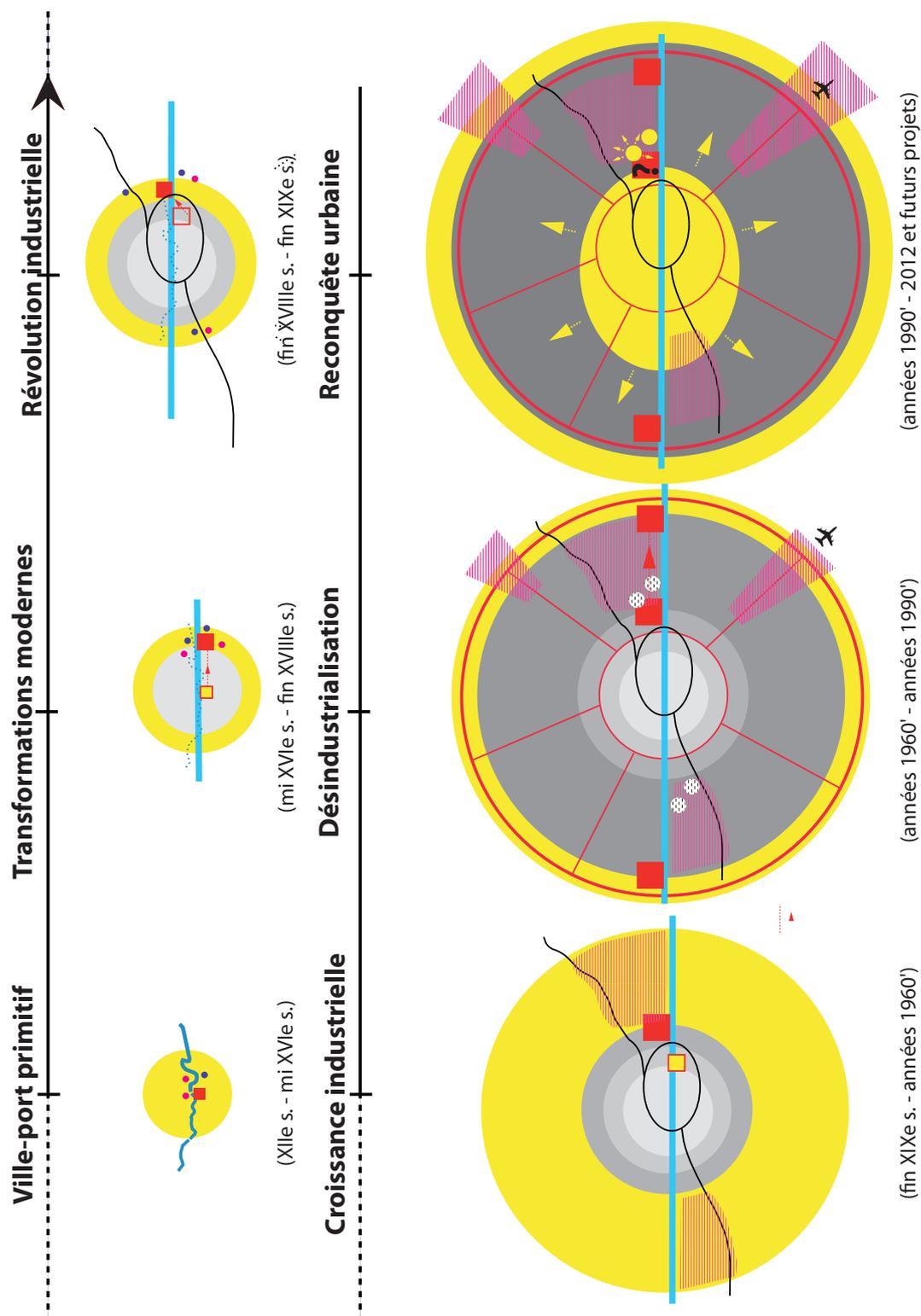


Figure 1.20: pour une synthèse de l'évolution de la relation ville-port fluvial

A l'instar de la séquence établie par Hoyle pour les villes-ports maritimes (1989), l'analyse de la déconnexion progressive entre ville et port fluvial, menée tout au long de ce chapitre à la lumière d'une approche diachronique, nous permet d'en construire la synthèse, selon une approche chrono-chorématique* (figure 1.20). Au fil de cette séquence, ville, port et voie d'eau se déconnectent spatialement. Cette dernière figure a été élaborée sur base de chronologies, illustrées par des cartes synthétiques, que nous avons d'abord réalisées pour chacun des cas lillois et bruxellois (figures 1.18 et 1.19). Passant du particulier au général, l'identification de traits communs à l'évolution de la relation ville-port dans ces deux villes nous a permis d'établir ce séquençement, d'en retracer les principales mutations par période et d'en identifier leurs moteurs. Selon A. Frémont, cette déconnexion prend ses origines dans l'action concomitante de deux forces qui peuvent expliquer cette dynamique urbaine à l'échelle métropolitaine. «*Les forces centripètes renvoient au processus d'agglomération que représente la ville en général. Inversement, à plus grande échelle, celle de l'aire urbaine, des forces centrifuges rejettent vers la périphérie les fonctions les plus banales pour conserver dans le coeur celles à fortes valeurs ajoutées* (Combes et alii, 2006). *Elles participent à la dispersion et à l'étalement des activités en périphérie*» (Frémont, 2011). Synthétisons comment celles-ci se déclinent au fil des séquences de ce découplage progressif entre la ville et son port intérieur.

I. La phase ville-port primitif (du XII^{ème} au XVI^{ème} siècle)

La fixation d'un terminus de la navigation, dans les deux cités, permet d'asseoir leur développement économique en satellisant les cités périphériques. Les filières artisanales et industrielles se diversifient autour

de l'activité du moulin à eau. Les métiers (tanneurs, brasseurs, bouchers, etc.) colonisent les ruisseaux intra-urbains.

II. Les transformations modernes (Du XVI^{ème} siècle jusqu'à la moitié du XIX^{ème} siècle):

Le contexte concurrentiel des cités européennes pour la maîtrise des voies navigables induit de grands chantiers pour le creusement de canaux, le détournement et le voûtement des petits affluents. Les activités portuaires s'organisent à proximité des nouveaux gabarits, toujours au sein des villes intra-muros. La modification physique du territoire entraîne alors un déséquilibre entre les pratiques liées à la navigation et aux métiers de l'eau qui cohabitaient jusqu'alors.

III. La révolution industrielle (de la moitié du XIX^{ème} siècle jusqu'à la fin du XIX^{ème} siècle)

La mise à grand gabarit des liaisons fluviales, l'essor du réseau ferroviaire entraînent une nouvelle délocalisation des activités portuaires et industrielles vers le réseau fluvial élargi et le rail, en dehors des remparts qui seront démolis. Des arguments hygiénistes, fonctionnels et esthétiques conduisent à la disparition de bras morts et de petits affluents.

IV. La croissance industrielle (de la fin du XIX^{ème} siècle jusque dans les années 1960)

Les installations portuaires et industrielles se développent rapidement et de manière extensive, le long des réseaux ferroviaires et fluviaux. Cette croissance industrielle requiert de nouveaux besoins fonciers portuaires, à proximité de nouveaux bassins élargis, dans un mouvement toujours centrifuge, vers l'extérieur du centre urbain.

V. La désindustrialisation (des années 1960 jusqu'à la fin des années 1980)

La désindustrialisation, par transfert d'activités vers la périphérie, renforcée par le développement des activités tertiaires en centre-ville, entraînent la formation de friches industrielles. Quant aux friches portuaires et infrastructurelles, elles sont le produit spatial de la déconnexion progressive de la ville et de son port. La séparation s'accroît sous l'impulsion des évolutions technologiques, telle que la conteneurisation, mais aussi de la recherche de proximité avec le mode routier dominant les nouvelles chaînes de transport, et répondant de manière flexible aux nouvelles exigences économiques du «just in time».

VI. Le réinvestissement des espaces industriels (des années 1980 à nos jours)

Les contextes de décentralisation politique français et de fédéralisation belge redonnent plus d'initiatives à l'institution urbaine. A l'instar d'autres villes, les délaissés portuaires du centre-ville apparaissent dès lors comme une opportunité foncière majeure dans la politique de « reconquête urbaine ». Couplée à cela, la sensibilisation environnementale fait naître la volonté de faire revivre les bras morts, les rivières ignorées.

• Ruptures et continuités

Les bouleversements économiques successifs ont influencé les usages de l'eau et les pratiques sur les territoires qu'elle sillonne. De la période médiévale aux transformations modernes, et ensuite, de la révolution industrielle au tournant post-fordiste, l'eau a été simultanément, mais dans des intensités variables d'utilisation selon la période, source d'énergie et d'évacuation, vecteur de transport, dispositif de défense ou support d'agrément.

Cependant, à travers ces différents changements économiques qui ont marqué les évolutions de ces villes d'eau, nous pouvons relever plusieurs continuités, amenées à être interrogées dans le contexte actuel:

• La déconnexion ville-port

Le port s'est éloigné progressivement du centre urbain sous l'action de deux facteurs principaux, parfois concomitants: des impératifs de nature technologique (liés à de nouveaux besoins fonciers et à la proximité des nouvelles infrastructures de transport performantes) et/ ou une pression foncière et immobilière embrayée par la croissance urbaine.

Aujourd'hui, l'entrée du projet urbain comme démarche transversale, permettant potentiellement de dépasser les clivages de l'urbanisme fonctionnaliste et l'essor de préoccupations liées à une économie «post-carbone» amènent à interroger la poursuite de cette déconnexion ville-port pour proposer une possible reconnexion. *«Ce n'est que récemment que des dialogues nouveaux se construisent dans une logique de reconnexion qui concerne deux objectifs de nature différente : la reconversion des friches industrielles et portuaires vers des usages urbains (depuis les années 1980-1990) et la réflexion plus récente sur l'utilité du port dans les objectifs de durabilité urbaine (depuis les années 2000). La ville dans le port et le port dans la ville, c'est cette recherche de reconnexion qui peut alors constituer une problématique spatiale»* (Debrie, 2011).

• La déshydratation des villes d'eau

Une autre constante est la raréfaction progressive de l'eau dans la ville par la recherche de sa maîtrise. A cette fin, sont menés des travaux de canalisations, voûtements, comblements, sous l'impulsion tantôt de la recherche d'une meilleure perfor-

mance des voies navigables, tantôt de l'amélioration de la salubrité publique.

Aujourd'hui, une bifurcation dans le découplage progressif qu'ont connue les villes et leur voie d'eau est amorcée sous l'impulsion de deux enjeux. Le premier concerne la montée des préoccupations environnementales liées à l'état de dégradation des milieux aquatiques et de la qualité des eaux, la recrudescence des inondations. De ces constats, ont émergé nombre de plans de protection et de valorisation de voies d'eau et de leurs berges. Le second a trait à la valorisation d'une identité locale dans un contexte de compétition territoriale croissante. Dans ce cadre, les rives deviennent supports de grands projets urbains, valorisés par la présence de l'eau.

• Valorisation et déclin des pratiques et territoires liés à l'eau au gré des bouleversements économiques

L'eau n'a cessé, au fil de l'histoire, d'être le support de développement économique construit sur l'essor d'activités l'utilisant: celles associées aux moulins, le transport et le commerce de marchandises, l'artisanat, l'industrie, la logistique, les loisirs, etc. Lors de mutations économiques, certains quartiers ont connu une transformation physique, notamment en termes d'infrastructures ou d'aménagement, que ce soit le creu-

sement d'un canal, la construction d'un nouveau port ou la réaffectation d'un bassin délaissé. De là, ont pu naître des déséquilibres entre territoires en fonction de leur adaptation aux dernières formes d'économie. Ces déséquilibres, pour lesquels l'utilisation de l'eau a parfois joué le rôle de pivot, ont empreint ces territoires de disparités sociales. Dès les années 1980 et aujourd'hui encore, se pose la question de la gentrification autour du développement immobilier qu'attise la «flurbanisation».

Introduit par le tournant post-fordiste en urbanisme, l'entrée du projet comme nouveau dispositif d'action transversale peut-il instiguer une bifurcation dans l'évolution de la relation ville-port, caractérisée par une déconnexion progressive? Par ailleurs, contribue-t-il à réconcilier la ville avec l'eau? Avant d'entrer dans le vif de cette problématique, qui fera l'objet de la troisième partie, il semblait nécessaire de préciser les enjeux contemporains propres à chacune de ces facettes qui forment la complexité et la richesse de ces espaces sillonnés par une voie d'eau. Qu'entend-on par «densifier les fronts d'eau», «redéployer l'activité portuaire, le fret fluvial» ou encore «développer une meilleure gestion de l'eau»? Pourquoi tendre vers ces objectifs? Qui portent ces arguments et à quels échelons? Ces investigations feront l'objet de la deuxième partie.

