ULB UNIVERSITÉ LIBRE DE BRUXELLES

DI·fusion

Dépôt Institutionnel de l'Université libre de Bruxelles /
Université libre de Bruxelles Institutional Repository
Thèse de doctorat/ PhD Thesis

Citation APA:

Mazy, K. (2014). *Villes et ports fluviaux: le projet comme dispositif de reconnexion ? : regards croisés sur Bruxelles et Lille* (Unpublished doctoral dissertation). Université libre de Bruxelles, Ecole polytechnique de Bruxelles – Architecte, Bruxelles.

Disponible à / Available at permalink : https://dipot.ulb.ac.be/dspace/bitstream/2013/209282/10/80059470-1d08-48f8-98bb-7cf61c19c843.txt

(English version below)

Cette thèse de doctorat a été numérisée par l'Université libre de Bruxelles. L'auteur qui s'opposerait à sa mise en ligne dans DI-fusion est invité à prendre contact avec l'Université (di-fusion@ulb.be).

Dans le cas où une version électronique native de la thèse existe, l'Université ne peut garantir que la présente version numérisée soit identique à la version électronique native, ni qu'elle soit la version officielle définitive de la thèse.

DI-fusion, le Dépôt Institutionnel de l'Université libre de Bruxelles, recueille la production scientifique de l'Université, mise à disposition en libre accès autant que possible. Les œuvres accessibles dans DI-fusion sont protégées par la législation belge relative aux droits d'auteur et aux droits voisins. Toute personne peut, sans avoir à demander l'autorisation de l'auteur ou de l'ayant-droit, à des fins d'usage privé ou à des fins d'illustration de l'enseignement ou de recherche scientifique, dans la mesure justifiée par le but non lucratif poursuivi, lire, télécharger ou reproduire sur papier ou sur tout autre support, les articles ou des fragments d'autres œuvres, disponibles dans DI-fusion, pour autant que :

- Le nom des auteurs, le titre et la référence bibliographique complète soient cités;
- L'identifiant unique attribué aux métadonnées dans DI-fusion (permalink) soit indiqué;
- Le contenu ne soit pas modifié.

L'œuvre ne peut être stockée dans une autre base de données dans le but d'y donner accès ; l'identifiant unique (permalink) indiqué ci-dessus doit toujours être utilisé pour donner accès à l'œuvre. Toute autre utilisation non mentionnée ci-dessus nécessite l'autorisation de l'auteur de l'œuvre ou de l'ayant droit.

---------- **English Version** ----------

This Ph.D. thesis has been digitized by Université libre de Bruxelles. The author who would disagree on its online availability in DI-fusion is invited to contact the University (di-fusion@ulb.be).

If a native electronic version of the thesis exists, the University can guarantee neither that the present digitized version is identical to the native electronic version, nor that it is the definitive official version of the thesis.

DI-fusion is the Institutional Repository of Université libre de Bruxelles; it collects the research output of the University, available on open access as much as possible. The works included in DI-fusion are protected by the Belgian legislation relating to authors' rights and neighbouring rights. Any user may, without prior permission from the authors or copyright owners, for private usage or for educational or scientific research purposes, to the extent justified by the non-profit activity, read, download or reproduce on paper or on any other media, the articles or fragments of other works, available in DI-fusion, provided:

- The authors, title and full bibliographic details are credited in any copy;
- The unique identifier (permalink) for the original metadata page in DI-fusion is indicated;
- The content is not changed in any way.

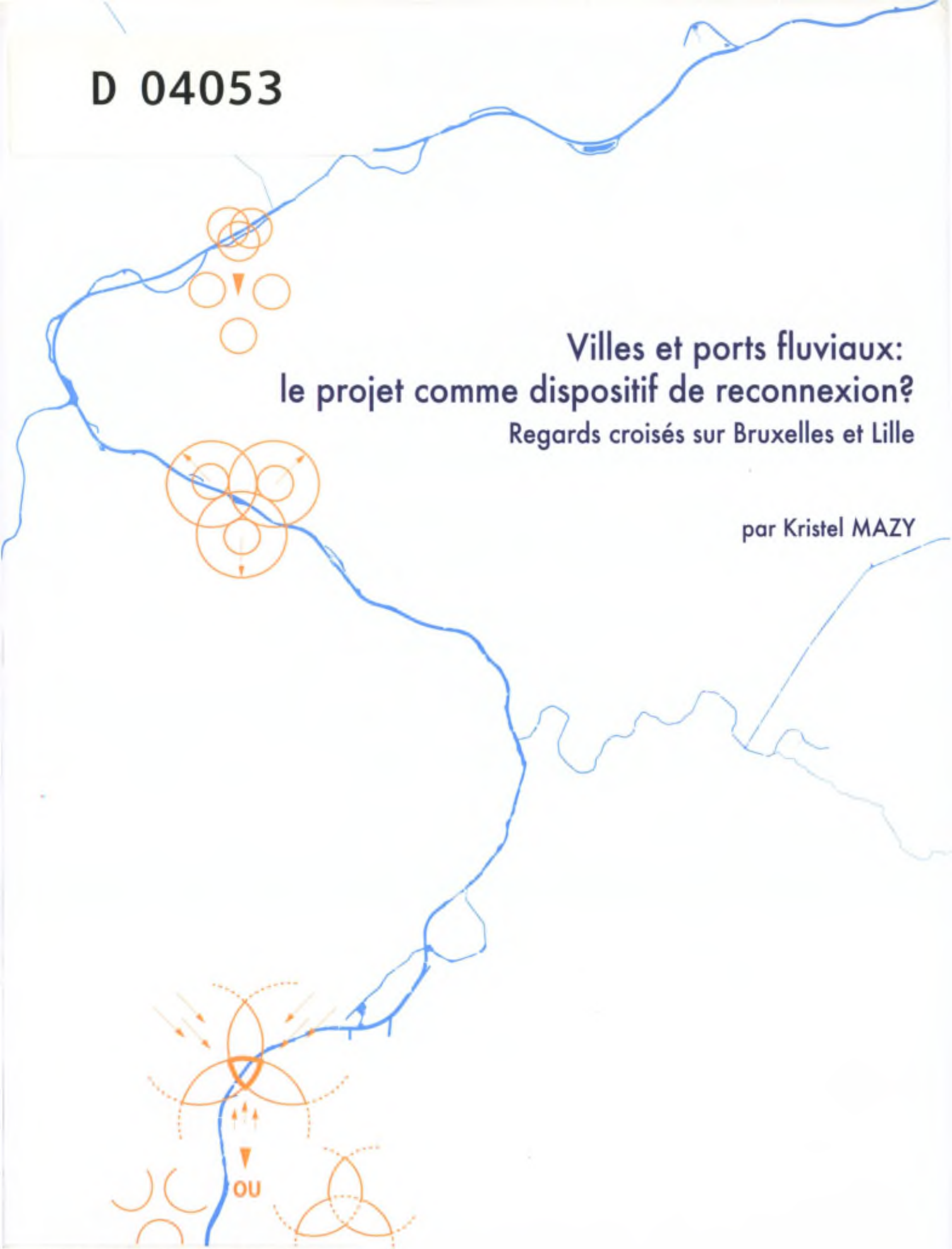
It is not permitted to store the work in another database in order to provide access to it; the unique identifier (permalink) indicated above must always be used to provide access to the work. Any other use not mentioned above requires the authors' or copyright owners' permission.

D 04053

Villes et ports fluviaux: le projet comme dispositif de reconnexion?

Regards croisés sur Bruxelles et Lille

par Kristel MAZY



Universite Libre de Bruxelles
003566090

Thèse de doctorat en aménagement et urbanisme,
Université Libre de Bruxelles - Université Lille1
Dirigée par J.-L. QUOISTIAUX, P. MENERAULT et Y. RAMMER

Thèse de doctorat en aménagement et urbanisme,
soutenue publiquement le 9 juillet 2014
Dans le cadre d'une co-tutelle de thèse
Université Libre de Bruxelles - Université Lille1

Villes et ports fluviaux: le projet comme dispositif de reconnexion?

Regards croisés sur Bruxelles et Lille

par Kristel MAZY

Devant un jury composé de:

Philippe BOUILLARD (président du jury), Université Libre de Bruxelles
Jean DEBRIE (rapporteur), Université Paris 1 - Sorbonne
Bernard DECLÈVE (rapporteur), Université Catholique de Louvain-La-Neuve
Philippe MENERAULT (directeur de thèse), Université Lille1
Didier PARIS, Université Lille1
Jean-Luc QUOISTIAUX (directeur de thèse), Université Libre de Bruxelles
Yves RAMMER (directeur de thèse), Université Libre de Bruxelles

Dans le cadre de l'école doctorale 73 SESAM (FR)
et de l'école doctorale thématique architecture,
urbanisme, ingénierie architecturale et urbaine (BE)

Cette thèse a été élaborée:

au **service BATir** (Building, Architecture & Town Planning)

Université Libre de Bruxelles
Bâtiment C,
87 avenue A. Buyl,
1050 Bruxelles

et dans le **laboratoire TVES** (Territoires, Villes, Environnement et Société)

Université Lille1 – Sciences et Technologies
Laboratoire Territoires, Villes, Environnement et Société (TVES, EA 4477)
UFR de Géographie et Aménagement
Avenue Paul Langevin
59655 Villeneuve d'Ascq Cedex

Elle a été réalisée dans le cadre du programme «Prospective Research for Brussels», financé par **INNOViris**.

Cette oeuvre est sous licence Creative Commons Attribution - Pas d'Utilisation Commerciale - Pas de Modification 4.0 International. Pour accéder à une copie de cette licence, merci de vous rendre à l'adresse suivante:

http://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/

Résumé

Le projet urbain, par la démarche souple et transversale qu'il produit, est emblématique des concepts urbanistiques contemporains. Cette approche peut-elle opérer une reconnexion entre villes, ports et fleuves? *A contrario*, pourrait-elle renforcer cette déconnexion en cours, dans un contexte où les logiques de marché urbain sont plus favorables aux sphères d'économie résidentielle qu'aux sphères productives? Cette question se pose d'autant plus que ces espaces sont à l'intersection d'enjeux majeurs: la densification urbaine dans un contexte de lutte contre l'étalement urbain; le redéploiement du fret fluvial, alternative durable au réseau routier; et l'amélioration de la gestion de l'eau. En se basant sur les cas de Lille et Bruxelles, ce travail de recherche se fonde sur les facettes matérielle, organisationnelle et existentielle de ces territoires, abordées à différents échelons géographiques. Cette analyse montre que, dans son processus, le projet initie un nouveau dialogue ville-port, par de nouvelles formes de coopération horizontale. Par contre, dans sa matérialisation, il reproduit les coupures fonctionnelles de l'ère industrielle, causées par les conditions externes et internes à son cadre de conception. Se distinguant de l'environnement conflictuel des sphères de conception et de décision, les pratiques révèlent le rôle de régulation de ces interfaces entre villes et ports : des espaces de «quiétude», dans des environnements denses et enclavés. Finalement, les conditions d'une reconnexion sont proposées : l'évolution des formes de gouvernance ville-port, les nouvelles formes d'aménagement, et les processus de projet, comme rouage central au cœur de ces mutations.

Mots-clés: projet urbain, ville-port, ports fluviaux, conflit d'aménagement, mixité fonctionnelle, polyvalence de l'espace

English summary: The urban development project, thanks to its flexible and cross-sectional approach, is emblematic for contemporary urban concepts. Can this approach prompt a re-connection between cities, inland ports and waterways? On the other hand, could it strengthen this current de-connection, in an economic environment where urban market logic is more favorable to residential economy than to productive economy? This question is particularly important since these spaces are at the intersection of major issues: urban densification in a context of fight against urban sprawl; inland waterway freight transport redeployment, sustainable alternative to road transport; and the improvement of water management. Starting from the cases of Brussels and Lille, this research work is based on material, organizational and existential aspects of these territories, tackled at different geographical levels. This analysis shows that, throughout its process, an urban development project can initiate a new city-port dialogue by means of new forms of horizontal cooperation. In the contrary, in its materialization, it reproduces the functional cuts of the industrial era, caused by constraints and influences of its design framework. Distinguishing themselves from the conflicting environment of design and decision circles, daily practice reveals the role of regulation of these city port interfaces: quiet spaces in dense and landlocked environments. Finally, conditions for a re-connection are put forward: an evolution of city-port governance forms, new forms or urban developments and development processes, as pivotal issue of these transformations.

A Arthur Mazy, de Molenbeek à Vilvoorde, au fil de l'eau...

Remerciements

Je tiens d'abord à remercier mes directeurs de thèse,

Jean-Luc Quoistiaux, pour la porte d'entrée qu'il m'a ouverte vers le monde de l'urbanisme, pour son soutien inconditionnel tout au long de cette aventure de thèse, mais aussi pour les expériences enrichissantes qu'il m'a permis de réaliser, tant sur le plan pédagogique que personnel;

Philippe Menerault, pour sa disponibilité, son écoute, et ses conseils nécessaires au cadrage conceptuel de cette recherche et à la construction de sa méthodologie;

Yves Rammer, pour la confiance qu'il m'a accordée en m'engageant dans cette aventure.

Mes remerciements s'adressent ensuite à l'ensemble des membres du jury pour avoir accepté d'y participer mais aussi pour tous leurs conseils, remarques, et réflexions qui ont nourri ce travail de thèse, que ce soit lors des comités d'accompagnement, des rencontres «IVE» (Initiative pour la Ville Européenne) ou lors des réunions «FLUIDE» (Fleuve Urbain Intermodal Durable). Merci à Philippe Bouillard, Bernard Declève, Didier Paris et Jean Debrie.

Au cours de cette recherche doctorale, de nombreuses rencontres, et autant de regards différents, m'ont permis d'apprivoiser cette problématique ville-port. Je les remercie pour ces temps précieux qu'ils m'ont accordés. Pour les investigations bruxelloises, je pense en particulier à Valérie Tanghe et Claire Heughebaert. Pour l'exploration du terrain lillois, mes remerciements vont spécialement à Dorothée Delemer, Richard Lemeiter, Jérôme Eripret et Thomas Rousseau.

Au fil de ce cheminement en co-tutelle de thèse, la rencontre de deux univers a largement enrichi sa réalisation. D'une part, l'équipe du service BATir, au sein de l'Ecole Polytechnique de Bruxelles, m'a permis d'investir un premier cadre de travail propice à la recherche. Mille mercis à Armande, Sylvain, André, Yves, Séverine, Aris, et Aranza, pour leur soutien, mais aussi les tranches de rire qui ont ponctué ces moments de travail. D'autre part, l'équipe du laboratoire TVES au sein de l'UFR de Géographie et Aménagement de l'Université Lille1, m'a offert un second environnement scientifique et matériel, mais surtout l'opportunité de rencontrer de nouveaux enseignants, chercheurs et doctorants, auprès desquels j'ai beaucoup appris. Merci à Pauline, Nicolas, Amélie, Julie, Lucie, Du, Tinh pour leur accueil et tous ces moments conviviaux qui me laissent un agréable souvenir de mon année et demie passée à Lille.

Tout au long de l'élaboration de cette thèse, plusieurs personnes m'ont été d'une aide précieuse. Merci à Franck pour tous ces débats qui ont participé à nourrir mes réflexions. Merci à Vaness, maman, Seb, Xavier, Lucie et Aris pour leur minutieuse relecture et leurs conseils.

Pour finir, un immense merci à ma famille et à mes proches. A mes parents, grands-parents, et ma soeur, pour leur soutien en toutes circonstances. A Vaness, Caro, Marie, Eva, Xavier, Clément et toutes mes Julie's, pour leur précieuse amitié. A Seb, pour ces bonheurs quotidiens qui ont adouci cette dernière ligne droite.

Sommaire

Résumé 3

Remerciements 5

Introduction générale 11

1. Construction du questionnement et des objectifs de recherche 13
2. Formulation de la question-problématique 19
3. Hypothèses de recherche 21
4. Choix méthodologiques 23

1ère Partie: Villes et ports fluviaux, une déconnexion progressive 26

Introduction:
les empreintes des relations ville-port sur l'espace urbain 28

1. L'analyse de l'évolution de l'interface ville-port en contexte maritime 31
2. Le réaménagement des *waterfronts:* diffusion des concepts des villes-ports maritimes aux villes-ports fluviaux 33
3. Les séquences de la déconnexion ville-port à Lille et Bruxelles 39
   - 3.1. Ville-port primitif 42
   - 3.2. Transformations modernes 48
   - 3.3. Révolution industrielle 55
   - 3.4. Croissance industrielle 66
   - 3.5. Désindustrialisation 73
   - 3.6. Reconquête urbaine ou le projet comme opportunité de reconnexion entre ville et port? 84

Conclusion:
Pour une synthèse de l'évolution de la relation ville-port fluvial 98

2ème Partie: Les interfaces ville-port fluvial à la croisée des enjeux urbains, portuaires et de gestion de l'eau 108

Introduction: trois enjeux pour un territoire 110

1. Elaboration d'une méthode trans- et multi-scalaire pour des objets complexes 111

2. Variation du regard par enjeu et par échelon 113

2.1. La densification urbaine et l'attrait des *riverfronts* 113

2.2. Le redéploiement du transport fluvial et le rôle des ports intérieurs 127

2.3. La gestion de l'eau et le rôle des «espaces fluviaux» 144

Conclusion: la nécessaire articulation des échelles spatiales et temporelles 157

3ème Partie: Les interfaces ville-port fluvial, espaces de tensions, espaces de régulations 162

Introduction: de l'espace conçu à l'espace vécu 164

1. Espaces *conçus*: le projet, outil de coopération entre acteurs urbains et portuaires ou processus d'exclusion? 168

1.1. Deux hypothèses 168

1.2. La démarche de projet à l'épreuve des coupures fonctionnelles (angles spatial et temporel) 170

1.3. Le projet comme ouverture d'un nouveau dialogue ville-port (angle organisationnel) 192

1.4. Des représentations urbaines et industrialo-portuaires antinomiques, figures de la fracture entre économie productive et résidentielle (angle des représentations) 235

2. Espaces *vécus*: l'imbrication des usages dans l'espace et dans le temps, polyvalence ou contradictions d'usages? 254

2.1. La facette physique des interfaces ville- port: une rupture dans la ville 254

2.2. La facette existentielle des interfaces ville-port: un espace de régulation urbain 259

Conclusion: dissonance entre espace vécu et espace conçu: la polyvalence de l'espace à valoriser dans les sphères de conception 274

4ème Partie: vers une reconnexion? 276

Introduction: les conditions d'une bifurcation de l'évolution de la relation ville-port fluvial 278

1. Le processus de projet, rouage central des facettes organisationnelle, morphologique et identitaire des interfaces ville-port 279

2. Les nouvelles formes de gouvernance ville-port 281

2.1. Le rapprochement de l'échelle institutionnelle de décision des interfaces ville-port 281

2.2. Le renforcement des cadres de dialogue ville-port 282

2.3. Une politique portuaire régionale 284

3. Les nouvelles formes d'aménagement ville-port 286

3.1. Les formes de polyvalence dans l'espace 286

3.2. Les formes de polyvalence dans le temps 289

3.3. Les formes d'économie circulaire et d'écologie industrielle basées sur les synergies ville-port 290

Conclusion: l'évolution du système ville-port fluvial, conditions pour une reconnexion «totale» 292

Conclusion générale 294

Sources écrites et orales 306

1. Bibliographie 308
2. Etudes, rapports, observatoires (littérature grise) 317
   - 2.1. Echelon international 317
   - 2.2. Echelon: Bruxelles et sa région 317
   - 2.3. Echelon: Lille et le Nord Pas-de-Calais 318
3. Documents d'urbanisme et d'aménagement (stratégiques et réglementaires) et leurs études, documents officiels 319
   - 3.1. Echelon européen 319
   - 3.2. Echelon: Bruxelles et sa région 319
   - 3.3. Echelon: Lille et le Nord Pas-de-Calais 320
4. Entretiens semi-directifs 322
   - 4.1. Echelon: Bruxelles et sa région 322
   - 4.2. Echelon: Lille et le Nord Pas-de-Calais 323
5. Séminaires, colloques, journées d'études 324
   - 5.1. Autour du projet urbain, du port et de l'eau dans la ville 324
   - 5.2. Leurs déclinaisons à l'échelon de Bruxelles et de sa région 325
   - 5.3. Leurs déclinaisons à l'échelon de la métropole lilloise 328

*Glossaire 330

Liste des sigles et abréviations 334

Table des illustrations 336

1. Table des figures 336
2. Table des cartes 338
3. Table des tableaux 339

Introduction générale

1. Construction du questionnement et des objectifs de recherche

Actualités dans les milieux d'aménagement: l'émergence d'intérêts contradictoires?

Les relations entre villes et ports fluviaux apparaissent aussi diverses que complexes. Au fil de l'eau, différents paysages se dessinent: tantôt industriels, tantôt urbains, tantôt naturels, ou hybrides, en cours de désertion ou de mutation vers d'autres affectations. Cette hybridation témoigne d'un basculement qui tend à placer ces espaces, délaissés jusqu'à récemment, sous le feu des projecteurs de différentes stratégies publiques et privées. En effet, la régression du secteur secondaire laisse encore aujourd'hui, sur les territoires du nord-ouest européens sillonnés par le réseau fluvial, une situation socio-économique difficile, un milieu sensible particulièrement exposé aux risques d'inondations et de pollutions et un nombre important de friches. Tandis qu'à partir du 19ème siècle, ces mêmes espaces avaient intégré les plus importantes concentrations urbaines et industrielles de ces territoires, suite aux développements successifs des réseaux hydrographique et ferroviaire et à l'exploitation des sols riches en charbon. Aujourd'hui, symboliquement dépréciés par le processus de désindustrialisation, ces espaces re-suscitent, (ou ressuscitent?), un nouvel engouement, mais cette fois porté sous des angles différents.

«Le Canal, épine dorsale du renouveau urbain»[1]; *«Sur les rives de la Haute-Deûle, la mairie de Lille bâtit une ville-jardin»*[2]

Sous l'angle urbain, ces deux récents titres de presse montrent le nouveau regard que portent Lille et Bruxelles sur leur voie d'eau, désormais considérées comme des supports, voire de leviers de développement urbain. En effet, suite à la multiplication d'initiatives privées, la zone du Canal à Bruxelles est désignée comme le territoire prioritaire dans le nouveau document stratégique de la région bruxelloise, le Plan Régional de Développement Durable (PRDD). A cette fin, une équipe menée par A. Chemetoff, auteur du renommé Plan-Guide de l'Ile de Nantes qui a mené à sa transformation non moins médiatique, conduit l'élaboration du Plan Directeur de la Zone du Canal. A Lille, les initiatives publiques et privées, qui visent à créer un territoire attractif autour de la voie d'eau se multiplient également. Depuis le projet d'aménagement du canal de la Deûle à l'Escaut, lancé en 2001, qui consistait à amorcer un processus de requalification et de redynamisation des territoires sur «l'espace canal» en s'appuyant sur sa nouvelle image et ses nouvelles fonctions, d'autres initiatives, à différentes échelles, ont prolongé ce dessein. C'est le cas des Rives de la Haute-Deûle, un des six pôles d'excellence métropolitains du schéma directeur adopté par la Communauté Urbaine en 2002, du Plan Bleu lillois, suivi du Plan Bleu métropolitain et, tout récemment, des études de programmation et d'aménagement centrées sur le port de Lille et la Gare d'eau de Lomme.

---

1 Coulée P., et Vandernoot C., *Le Canal, épine dorsale du renouveau urbain*, dans Trends Tendances, 17 mai 2012

2 Sabarly C., *Sur les rives de la Haute-Deûle, la mairie de Lille bâtit une ville-jardin*, dans Le Monde, 7 septembre 2013

Ainsi, ces opérations de développement urbain tournées autour de la voie d'eau prolongent les expériences de reconversion des *waterfronts* qui avait d'abord été amorcées dans les villes-ports maritimes, telles que Boston, Baltimore, San Francisco, Montréal, et diffusées ensuite dans les villes fluviales telles que Londres, Hambourg, Lyon, Nantes, ou Bordeaux. Derrière la reconquête des fronts d'eau, c'est l'intensification des centres qui s'avère être recherchée. Dans un contexte de compétition territoriale croissante, la valorisation de ces lieux proches de l'eau semble être un gage de renforcement d'identité et d'attractivité. Or, l'attractivité est une priorité pour ces métropoles qui continuent de voir les ménages les plus aisés, les «doubles salaires», quitter les centres et les banlieues, leur préférant la maison individuelle dans les communes périphériques.

«Le port appelé à s'agrandir»[3]; *«Ports de Lille : quand la Deûle veut concurrencer la Seine et le Rhône»*[4]; *«Le port de Lille largue les amarres vers une profonde mutation»*[5]

Sous l'angle portuaire, ces trois titres de presse montrent le paradoxe que vivent les ports en milieu urbain. A la fois, ces espaces, à la limite entre le port et la ville, rencontrent l'intérêt des acteurs portuaires, logistiques et industriels pour le développement de leurs activités, comme en témoignent les deux premiers titres de ces articles de presse. Soutenant des arguments environnementaux, les acteurs portuaires promeuvent le redéploiement du fret fluvial, fournissant une alternative au réseau routier. Encouragé par le soutien européen d'initiatives intermodales, la voie d'eau est néanmoins concurrencée par le transport routier de marchandises. Plus adapté aux exigences du *just in time*, la route domine actuellement les deux autres modes fluvial et ferroviaire dans la répartition modale des trafics portuaires de la plupart des ports intérieurs européens. Soutenant des motifs économiques, les acteurs issus de la sphère industrialo-portuaire mobilisent l'argument de l'emploi dont ces activités constituent une importante source, également à destination des plus faiblement qualifiés. Enfin, au sein de l'économie mondialisée, les ports fluviaux se positionnent aussi par rapport au rôle croissant qu'ils sont amenés à jouer en matière logistique. Leur localisation, à la fois proche du bassin de consommation et à l'interface des systèmes fluviaux, terrestres et parfois ferroviaires de distribution de marchandises font de ceux-ci des acteurs privilégiés pour assurer cette articulation entre logistique massifiée et logistique urbaine. Ainsi, la création de zones logistiques et de centre de distribution urbaine, émerge dans nombre de ports fluviaux européens, parfois au sein de concepts innovants visant la combinaison de ces deux points nodaux insérés dans une chaine globale d'approvisionnement, à l'instar du Centre Multimodal de Distribution Urbaine (CMDU), en cours d'élaboration à Lille. Préoccupés par leur intégration au sein de la région qu'ils desservent, les ports encouragent le développement de filières telles que le transport de déchets ménagers ou celui des matériaux de construction. Cependant, les ports fluviaux en milieu urbain, sont également soumis à la forte pression foncière qu'exercent les autres activités urbaines sur leur domaine. Comme l'illustre le dernier article de presse, qui marque le tournant du site portuaire lillois voisin du centre urbain vers une mixité fonctionnelle, les acteurs portuaires font

3 M.D., *Le port appelé à s'agrandir*, dans La Libre Belgique, 6 octobre 2010.

4 *Ports de Lille : quand la Deûle veut concurrencer la Seine et le Rhône*, dans la Voix du Nord, 15 février 2011

5 *Le port de Lille largue les amarres vers une profonde mutation*, dans la Voix du Nord, 4 mai 2013

aussi face à la convoitise des espaces dédiés à leurs activités, par des acteurs issus de la sphère urbaine, considérant que ces espaces ont une valeur foncière trop importante pour justifier un futur développement portuaire.

«Les nouvelles rivières urbaines, repenser la ville aux fils de l'eau ?»[6]

Sous l'angle hydrologique, ces espaces bordant la voie d'eau sont à présent impliqués dans les nouvelles politiques de gestion de l'eau. La nouvelle approche législative, introduite par l'Union européenne en 2000 par l'adoption de la directive-cadre sur l'eau (DCE), est fondée, non plus sur les frontières ou les politiques nationales, mais sur les formations géographiques et hydrologiques naturelles: les bassins versants ou bassins hydrographiques. Limités par les lignes de crêtes, ces territoires drainent l'ensemble des eaux de précipitations et de sources vers un exutoire commun, cours d'eau ou mer. Constituant l'unité géographique sur laquelle se base l'analyse du cycle hydrologique et de ses effets, le bassin versant tend maintenant aussi à devenir l'unité sur laquelle se base les politiques de gestion de l'eau.

En France, les Schémas Directeurs d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE), élaborés par un Comité de Bassin, et les Schémas d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SAGE), reposant sur la création d'une Commission Locale de l'Eau (CLE), répondaient déjà à cette nouvelle approche. En Belgique, le gestion de l'eau, matière régionalisée, induit diverses situations selon les régions. Par exemple, la Région Bruxelles-Capitale n'intègre cette nouvelle donne que tardivement, à travers son Plan de Gestion de l'Eau, adopté en 2012.

Par ailleurs, ces nouvelles politiques de gestion de l'eau ne se destinent souvent pas à la seule protection et valorisation du patrimoine naturel. Comme en témoigne le titre de presse plus haut, elles tendent aussi à favoriser la réappropriation par la population des berges, avec la création de nouveaux espaces naturels et l'aménagement d'itinéraires de promenades. Ce faisant, elles tendent à réconcilier la ville avec l'eau. C'est la philosophie poursuivie par exemple par la Région de Bruxelles-Capitale, à travers son Maillage Bleu, associé au maillage vert, lancés en 1999. C'est aussi le dessein recherché par les communes de Lille, Lomme et Hellemmes par le biais du Schéma Directeur des Eaux de Lille (SDEL), lancé en 2009; ou encore par Lille Métropole Communauté Urbaine (LMCU), par l'élaboration du Plan Bleu métropolitain, lancé en 2010.

Ainsi, en regard de ces trois prismes urbain, portuaire, hydrologique, substantiels mais non exhaustifs, ces espaces à l'interface de la ville, du port, de la voie d'eau apparaissent en tension sous l'effet conjugué d'intérêts différents qu'ils génèrent grâce à leurs qualités ou leurs potentialités, et potentiellement contradictoires. Pôles à densifier, points nodaux de transport de marchandises à intensifier, bassin versant à préserver? Comment ces différentes approches se confrontent-elles? Sont-elles sources de conflits d'aménagement? L'évolution des conceptions et pratiques de l'urbanisme, à travers des approches fondées sur une plus grande transversalité, tant du point de vue des administrateurs (décloisonnement des différents services publics) que des professionnels (équipes pluridisciplinaires) permet-elle de décloisonner ces différents champs d'actions des politiques publiques? Le processus de projet urbain, emblématique de ces nouveaux modes de faire la ville,

6 Mahaut V., *Les nouvelles rivières urbaines, repenser la ville aux fils de l'eau ?*, dans Bruxelles en mouvements, n°247-248, mai 2011

permet-il d'organiser l'articulation de ces différents enjeux urbains, portuaires et hydrologiques?

En bref, cette première lecture, sur base de ces constats, amène à la formulation d'un premier questionnement, à deux entrées, selon que l'on se place du point de vue de l'analyse de l'espace, ou de celui du processus.

L'articulation entre la ville et son port, entre la ville et sa voie d'eau eau est-elle amendée par l'entrée du processus de projet dans les nouvelles formes d'action collective urbaine?

Le processus de projet, comme figure emblématique des nouvelles démarches transversales de la fabrique urbaine, parvient-il à décloisonner les différents champs d'action des politiques publiques dans des espaces où les logiques fonctionnelles entrent en forte concurrence?

Expériences personnelles

Ce questionnement est également parti d'expériences personnelles, vécues au fil de ma formation académique ou de mes premières pratiques professionnelles.

Un mémoire en master complémentaire en urbanisme et aménagement du territoire[7], portant sur les enjeux liés au développement de la zone du Canal à Bruxelles, m' avait d'abord ouvert les portes sur ces terrains en tensions, fournissant un même support de lectures et d'aspirations différentes et souvent divergentes.

Ensuite, associée à un collectif d'architectes, urbanistes, paysagistes, juriste, nous avions participé, en tant que jeunes professionnels au concours européen d'idées FLOW, portant sur la voie d'eau à Bruxelles, capitale de l'Europe - bassin de vie et d'emplois. Cette année d'investigations exploratoires, avait muri cette question autour de l'articulation ville-port-eau, à travers des réflexions et des propositions concrètes en termes d'aménagement[8].

Parallèlement, pendant mon stage d'architecture, l'expérimentation de la déconnexion ville-port a été vécue dans le travail quotidien aux côtés des acteurs du monde immobilier, exprimant leur vif intérêt pour les friches, le patrimoine industriel et, dans la foulée, un souhait de reconversion des zones portuaires péri-centrales.

Enfin, dans le cadre de l'Initiative pour la Ville Européenne[9] (IVE), j'ai pu participer à l'organisation de journées pédagogiques axées autour de ce thème, interrogeant l'«évolution de l'occupation des sols dans un régime d'incertitude sur l'économie euro-

---

7 K. Mazy, *L'enjeu du développement du Canal à Bruxelles: concilier le développement économique, les préoccupations environnementales, les aspirations sociales et son intégration urbaine*, mémoire de fin d'études, master complémentaire en urbanisme et aménagement du territoire, sous la direction de Jean-Luc Quoistiaux, octobre 2008

8 http://vimeo.com/search?q=sterfput

9 L' Initiative pour la Ville Européenne rassemble des groupes de recherches et des formations en urbanisme et aménagement du territoire de l'université Lille 1, et leurs homologues de l'Université Libre de Bruxelles, de l'Institut Supérieur d'Urbanisme et de Rénovation Urbaine Saint-Luc et de l'Université Catholique de Louvain-La-Neuve.

péenne de l'eau» par l'exploration des Rives de la Haute-Deûle à Lille et de la zone du Canal à Bruxelles. Les étudiants lillois et bruxellois ont alimenté les réflexions par leurs étonnements autour de plusieurs thèmes: les usages et leur mixité, leur cohabitation, leurs conflits; les mutations physiques et sociales, autour des processus de patrimonialisation, de gentrification; et enfin, les visions, outils et stratégies d'acteurs autour du jeu d'acteurs, des dialogues ou des conflits qu'ils génèrent.

Cadrage conceptuel et théorique

Dans les débats scientifiques, la question de la relation entre la ville et son port fluvial, d'une part, et entre l'aménagement urbain et la gestion de l'eau, d'autre part, est assez récente. L'émergence de ces questions a en effet été longtemps retardée par les cloisonnements disciplinaires entre la géographie du transport traitant davantage de la question portuaire; les sciences humaines et sociales (géographie et sociologie urbaine, sciences politiques, aménagement-urbanisme) axées plutôt sur les phénomènes urbains, et enfin; la branche hydrologie de la géographie physique préférentiellement centrée sur les questions liées au cycle de l'eau.

Récemment, avec la montée des concepts d'interdisciplinarité, des travaux ont été menés à l'intersection de ces champs, selon diverses approches. Dans la plupart de ces études, ces croisements disciplinaires sont binaires, résultant le plus souvent de la rencontre entre les champs urbain et portuaire (fluvial) ou entre celle des champs urbain et hydrologique.

Les recherches issues de la rencontre ville-port sont particulièrement florissantes dans les années 1980 et 1990, dans les sphères de la géographie et sociologie urbaine, suite aux opérations de reconversion des espaces portuaires, les *waterfronts*. Cependant, à l'exception du cas londonien, ces recherches sont principalement axées sur les cas maritimes. D'une part, se détache une approche qui vise à la compréhension de l'évolution des relations ville-port en mettant en lumière leur déconnexion progressive (Bird, 1963; Hoyle, 1989), et leur degré d'interdépendance (Ducruet, 2008). D'autre part, une approche critique de cette déconnexion s'intéresse à son effet sur les territoires, à travers sa dernière séquence par le redéveloppement du *waterfront*. Les limites de ces modes de reconversion sont énoncées à travers le maintien de la logique industrielle de division fonctionnelle (Baudouin & Collin, 1996; Collin, 2003), la création de vitrines urbaines plaquées sur l'agglomération, plus qu'organiquement intégrées à son tissu et à son fonctionnement, et les risques sociaux liés au processus de gentrification (Chaline, 1988; Chaline & Rodrigues Malta, 1994). Ces deux approches seront détaillées dans la première partie.

La question de la relation ville-port fluvial est beaucoup plus récente. Cette problématique s'est d'abord vue segmentée entre plusieurs approches. Des réflexions portent sur les formes de dialogue ou de gouvernance ville-port (Dooms & Macharis, 2003). D'autres sont davantage tournées vers le champ logistique, et la fonction même du port fluvial par rapport à son hinterland (Chanut, Paché, & Wagenhausen, 2012; Rodrigue, Debrie, Fremont, & Gouvernal, 2010; Strale, 2011). Enfin, des entrées en aménagement, issues du monde professionnel, amènent à proposer des préconisations d'actions pour le redéveloppement des villes-ports (Association internationale Villes et ports, 2004). Tout récemment, conduit entre 2010 et 2013, le projet FLUIDE (Fleuve Urbain Intermodal Durable), soutenu par le programme français Villes durables (2009-2013) de l'Agence Nationale

de la Recherche (ANR), amorce un décloisonnement de ces approches. Une étude comparée Paris-Lyon-Lille-Strasbourg se fonde sur une analyse à différents échelons (intra-urbain et régional) et à différentes facettes (spatiale, économique, sociologique). Parmi les résultats de ce projet de recherche, notre attention est particulièrement attirée par l'hypothèse d'une reconnexion ville-fleuve-port que cette étude soulève sous différents angles. J. Debrie aborde, par une double entrée politiste et géographique, la problématique spatiale énoncée par P. Hall questionnant le passage d'une déconnexion à une reconnexion des usages urbains et industriels (Hall, 2012). A travers les cas lyonnais et strasbourgeois, la renégociation de la relation entre ville, port et fleuve est révélée par l'émergence d'une phase de dialogue entre les catégories institutionnelles et sectorielles (Debrie, 2011). De même, par une approche géohistorique, l'hypothèse d'une reconnexion est à la fois posée dans le contexte de planification urbaine de la durabilité (Beyer & Debrie, 2011). Cette perspective interroge aussi les conditions nécessaires que cette reconnexion exigerait d'un point de vue logistique (Fremont, 2011) et l'évolution des stratégies portuaires qu'elle implique (Paffoni, 2013). En bref, l'analyse de l'évolution de la relation ville-port dans ces quatre villes met en évidence la fin d'une déconnexion ville-fleuve, par le biais de la mise en place «*d'un jeu d'acteurs multi-échelles qui structure une gouvernance urbaine fluviale autour de deux objectifs de reconnexion ville-fleuve, la reconversion des anciennes friches au coeur des projets urbains d'une part et la reconnaissance et le développement du fleuve comme outil de desserte urbaine*» (Debrie, 2014).

Les recherches issues de la rencontre ville-fleuve montrent deux directions. Selon le champ d'études, la relation ville-fleuve montre deux orientations différentes. D'une part, l'amélioration des connaissances du cycle hydrologique amène de nouvelles réflexions sur les formes urbaines et sa prise en compte dans l'aménagement du territoire (Debondt & Claeys, 2008; Mahaut, 2009; Nolf, Putseys, De Meulder, Shannon, & Willems, 2012). D'autre part, la rivière, le canal, le fleuve sont considérés comme des infrastructures culturelles, ou des ressources naturelles, susceptibles de devenir supports d'attractivité urbaine (Bétin & Cottet-Dumoulin, 1999; Farinella, 2005).

Le récent intérêt de la recherche scientifique pour des questions d'intersections disciplinaires sur la problématique de la relation ville-port-fleuve s'illustre donc à travers le foisonnement de recherches d'horizons variés. De ces perspectives disciplinaires différentes, émergent autant de débats, tant sur le plan méthodologique que philosophique autour de l'analyse et du devenir de ces interfaces entre ville, port et fleuve.

Dans la prolongation des travaux de P. Hall, J. Debrie, A. Beyer, A. Frémont, V. Mahaut, C. Nolf, I. Putseys, nous positionnons notre questionnement dans le cadre de l'hypothèse de cette reconnexion ville-port/ville-fleuve. Cependant, se singularisant des autres approches, nous l'aborderons sous l'angle du processus de fabrication urbaine, à travers le dispositif de projet. Le cadrage de notre premier questionnement dans ce corpus scientifique nous amène à formuler deux objectifs de recherche, en écho à la question, à double face, formulée plus haut.

Le premier objectif vise à approfondir la connaissance de ces espaces, à l'interface de la ville, du port et du fleuve, sous l'angle de l'évolution des relations qui fondent leur spécificité «ville-port»/ «ville-eau», vers la prolongation de leur déconnexion, ou vers une bifurcation, celle de leur reconnexion.

Le second objectif, porte sur l'analyse de l'influence des mécanismes du projet sur l'évolution de la relation ville-port; ville-fleuve par leur aptitude (ou non) à créer une démarche de co-construction.

2. Formulation de la problématique

Issue de l'observation croisée des débats dans les milieux de l'aménagement, d'expériences personnelles et du cadre conceptuel et théorique, la problématique au coeur de notre recherche est la suivante:

Villes et ports fluviaux: le projet comme dispositif de reconnexion?

Afin d'éviter de possibles confusions, quelques précisions sémantiques sont nécessaires.

Par «villes» et «ports fluviaux», nous entendons des villes et des ports traversés et connectés par une voie d'eau, qu'elle soit une rivière, un fleuve, un canal, etc. Le mot fleuve est donc pris dans une acception plus large que celle définie dans les dictionnaires:

Cours d'eau important, généralement caractérisé par une très grande longueur et largeur, un débit abondant, des affluents nombreux, et qui se jette le plus souvent dans la mer (...) *Ces grands fleuves représentent, suivant les conditions diverses de leur régime, de leur pente, de la composition de leurs eaux, de l'origine de leurs troubles, autant de types divers d'énergies naturelles* (Vidal de La Bl., Princ. géogr. hum.,1921, p. 50)[10]

Ainsi, dans notre étude, le mot «fluvial» ne se rapporte pas à une voie d'eau qui se jetterait «*le plus souvent dans la mer*» puisqu'il peut tout autant s'agir de rivières et d'affluents. Par ailleurs, les «*énergies naturelles que représentent les grands fleuves*» sont ici à modérer puisqu'en tant que voie d'eau, nous intégrons également les canaux qui, creusés par l'homme, constituent des voies navigables artificielles.

Outre ces aspects, nous avons préféré le terme «port fluvial» à «port intérieur», néanmoins extrêmement proche dans leur acception. Cependant, considérant la définition de leur rôle, le terme «port intérieur» apparait revêtir une plus large signification. Si «*les ports intérieurs s'intègrent dans la géographie économique régionale en liant une région à une chaine globale d'approvisionnement*», ils peuvent dès lors inclure ou s'approcher de la notion de «port sec». Or celle-ci peut être à l'origine de confusion puisque le mot «sec» apparait exclure les terminaux intérieurs desservis par barge (Rodrigue et al., 2010). Ce léger écart étant précisé, nous avons dans le déroulé du texte, utilisé pareillement la notion de port fluvial et port intérieur. Nous reviendrons sur ces définitions dans la deuxième partie, en particulier par rapport au rôle que ces ports jouent vis-à-vis du port maritime.

Par «projet», nous entendons, l'entrée d'un nouveau mode d'action et de transformation des territoires. Figure du tournant post-fordiste en urbanisme, le projet nait de l'influence des outils de l'économie et du management tournés autour des concepts de flexibilité et de polyvalence. Ce concept volontairement indéterminé, puisqu'il prend ses qualités dans sa souplesse, prend surtout sens par rapport à l'évolution qu'il

10 http://www.cnrtl.fr/lexicographie/fleuve

donne à la démarche de plan. De là, il s'oppose à l'urbanisme fonctionnaliste qui avait généré des ruptures physiques urbaines dans la ville, par la séparation des fonctions et des circulations. Par des approches de type «managérial» se voulant articuler les différentes dimensions et modes d'action, l'urbanisme par projet répond également à la montée des enjeux d'attractivité, de compétitivité, de communication dans les politiques urbaines. En effet, dans le cadre conjugué de la globalisation de l'économie et de la recomposition des Etats, ces dernières doivent faire face à un contexte 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. Ce nouveau mode d'action contribue donc aussi à la construction et à l'affirmation d'une identité urbaine. Nous approfondirons cette notion de projet et le cadre de transformation politique et économique dans lequel il s'inscrit dans la première partie, notamment en regard des contributions récentes en sciences politiques et en aménagement (Ascher, 1995; Avitabile, 2004; Ingallina, 2001; Le Galès, 2003; Pinson, 2009).

Enfin par «reconnexion», nous entendons l'hypothèse d'une bifurcation dans l'évolution de la relation entre villes, ports et fleuves, d'une déconnexion, vers l'élaboration d'une nouvelle articulation entre ces différents champs d'actions. Cette hypothèse a déjà été énoncée plus haut, faisant écho notamment aux travaux de J. Debrie, A. Beyer, A. Frémont. Ce postulat s'intègre dans l'histoire de la relation ville-port / ville-voie d'eau qui fera l'objet de la première partie.

Au fil du texte, certaines notions théoriques ou techniques font l'objet d'une définition située dans le glossaire. Elles sont indiquées par un astérisque «*».

3. Hypothèses de recherche

Par rapport à cette question centrale, qui interroge le projet comme dispositif de reconnexion entre villes et ports fluviaux, nous avons formulé deux hypothèses:

Le projet:

• (dans son processus) permet de poser les bases d'un nouveau dialogue ville-port, par de nouvelles formes de coopération horizontale. La décentralisation portuaire contribue, de concert, à ce décloisonnement. Ensemble, ils donnent les prémices d'une reconnexion sous l'angle organisationnel du territoire.

• (dans sa matérialisation) reproduit les coupures fonctionnalistes de l'ère industrielle, causées par les conditions externes et internes à son cadre de conception. Il favorise la prolongation de la déconnexion ville-port sous l'angle matériel du territoire.

Ces deux hypothèses découlent de la controverse existante autour du projet, de ses mécanismes et de son influences sur les territoires, entre d'une part, un courant de pensée issu des recherches urbaines produites par des architectes et urbanistes et, d'autre part, des courants issus des travaux en sciences politiques et en géographie sociale.

Le premier courant, issu majoritairement du milieu professionnel des urbanistes met en avant le projet, en tant que mode de conception et d'action, comme une nouvelle possibilité d'organisation, adaptée aux nouvelles réalités de l'urbanisme. Par le biais de ces nouveaux processus d'action collective, plus transversaux, le projet pourrait donc amorcer une reconnexion entre les villes, leur voie d'eau et leur port. Nous détaillerons cette hypothèse à travers des regards d'urbanistes ou d'architectes (Ascher, 1995; Gregotti, 2006; Vigano, 2012).

Le second courant, issu principalement du milieu scientifique des sciences politiques et la géographie sociale, inscrit le projet dans le cadre plus large de la production de l'espace, qui intègre une dimension de rapports de forces, de rivalités de pouvoir. Or, outre les rivalités foncières, l'ouverture d'un nouveau dialogue entre, du moins, les sphères urbaines et portuaires, pourrait faire face à des blocages liés à des conditions internes au projet, telles que des cultures de projet différentes, mais également à des conditions externes au projet, telles que l'environnement économique dans lequel il s'inscrit. Ainsi, à l'instar de la posture de Genestier, qui positionne le projet comme un signe d'une soumission de l'urbanisme au marché (Genestier, 1993), le rapport de forces s'avérerait alors en défaveur de la fonction portuaire pour des raisons liées à la différence de rente foncière avec les fonctions résidentielles, récréatives et commerciales. Ces raisons sont aussi liées au marché du transport qui avantage tou-

jours le mode routier, et tend à abâtardir la fonction portuaire en milieu urbain, dont les trafics sont principalement acheminés par camion. Dans ce cadre, le projet pourrait participer à prolonger la déconnexion ville-port d'autant plus que son objectif, qui tiendrait à la construction d'un consensus, aurait tendance à évacuer le conflit et les acteurs porteurs de la contradiction (Pinson, 2009). Cette hypothèse sera détaillée à partir de regards (géo)politistes.

Partant de ces espaces sous l'angle de leur processus de conception, et des potentiels conflits d'aménagement qu'ils pourraient susciter en vue de leur appropriation, nous souhaitions également compléter cet angle de vue par leur vécu, au quotidien. Les possibles conflits d'aménagement lors de leur conception trouvent-ils un écho à travers de potentielles contradictions d'usages? Au contraire, ces espaces ne sont-ils pas des lieux de régulations? Leurs usages dans le temps et dans l'espace ne montreraient-ils pas des formes de polyvalence qui pourraient inspirer les sphères de conception et d'aménagement?

4. Choix méthodologiques

Choix des cas de Bruxelles et Lille

L'analyse de terrain, fondée sur une méthode comparative, permet de tester l'influence du projet sur l'évolution de la relation entre ville, port et voie d'eau. D'une part, cet impact peut être apprécié par le processus que le projet met en place, permettant ou non de décloisonner ces champs d'actions. D'autre part, cette influence peut être évaluée à travers leurs traductions spatiales, reproduisant ou non les logiques fonctionnalistes.

Le choix des projets s'est fixé dans les agglomérations bruxelloise et lilloise. D'abord, cette décision se fonde sur l'évolution actuelle de leur relation ville-port, ville-eau, mise en branle. Dans les deux cas, les espaces bordés par leur voie d'eau, et par extension, les zones portuaires péri-centrales suscitent un nouvel engouement auprès des collectivités publiques et des acteurs privés. Cette question se pose d'autant plus fortement que ces mêmes territoires urbains connaissent une forte et rapide transformation de leurs formes d'économie. Après une *inner city crisis*, un déclin des quartiers centraux, anciennement quartiers ouvriers ou quartiers de marins dans les ports, qui fait suite à une période d'industrialisation extrêmement florissante, ceux-ci connaissent actuellement une tertiarisation croissante. Par ailleurs, leur port respectif, Ports de Lille et Port de Bruxelles, sont insérés dans le réseau hydrographique le plus dense d'Europe, bien connecté au ports maritimes qui forment le Range Nord européen (Rotterdam, Anvers, Zeebrugge, Dunkerque, etc). La question de l'articulation ville-port semblait donc se poser avec acuité dans ces deux agglomérations.

Ensuite, ces deux villes présentent des traits communs qui rendent la comparaison opportune, tels que leur poids démographique, leur histoire liée ou leurs difficultés socio-économiques. Métropoles millionnaires aujourd'hui, elles ont toutes les deux connu les périodes bourguignonnes, et habsbourgeoises, avant de se délier lors de la conquête française au 17ème siècle. Actuellement, elles font face toutes deux aux processus de périurbanisation et de dualisation sociale.

Cependant, parallèlement, leur gouvernance urbaine se distingue au sein de systèmes d'organisation, d'administration et de gouvernement qui diffèrent selon le rôle qu'occupe l'Etat au sein de ceux-ci. Depuis la fédéralisation de l'Etat belge, en 1989, la Région Bruxelles-Capitale est une entité autonome, à l'instar des régions wallonne et flamande. Elle possède donc ses propres exécutifs (gouvernement) et conseils (parlement) et se partage la plupart des compétences liées à l'aménagement du territoire avec les communes. A Lille, ces dernières sont imbriquées dans une organisation politique et juridique, en pleine décentralisation, dans laquelle l'articulation des échelons décisionnels est plus complexe. Les compétences liées à l'aménagement du territoire sont donc partagées entre des Etablissements publics sous tutelle de l'Etat (comme Voies Navigables de France (VNF), les Chambres de Commerce et d'Industrie (CCI)), le niveau régional (la Région Nord-Pas-de-Calais), le niveau intercommunal (Lille Métropole Communauté Urbaine), et les communes. Par conséquent, nous montrerons que ces systèmes institutionnels et politiques distincts influent sur l'architecture de leur gouvernance ville-port respective.

Cette comparaison permet donc aussi, en explorant une problématique d'aménagement similaire, prise en charge dans des systèmes institutionnels, politiques et décisionnels distincts d'évaluer leur influence sur les processus de projet et leur capacité à reconnecter ville, port et eau.

Au sein de ces deux agglomérations, nous avons choisi trois terrains d'études, Tour & Taxis, Biestebroeck (Bruxelles), Port de Lille et sa zone élargie comprenant les Rives de la Haute Deûle (Lille). Ces trois sites ont en commun leur inscription dans les processus récents de mutations territoriales, à la croisée des mouvements de désindustrialisation et de renouvellement urbain qui ont bouleversé ces espaces, ces dernières décennies. Des critères complémentaires, détaillés dans la troisième partie, nous ont amené à les sélectionner.

Construction d'un itinéraire méthodologique

La double perspective de notre problématique de recherche s'inscrit à l'intersection des sciences de l'espace et de l'action. D'une part, spatiale, elle s'oriente vers l'analyse de l'évolution de la relation ville-port fluvial. D'autre part, organisationnelle, elle est axée sur le processus de projet, comme mode d'action collective, susceptible notamment d'enclencher la mise en réseau d'acteurs d'un territoire. Le croisement de ces champs nous amène à emprunter des outils méthodologiques issus de la géographie et de l'urbanisme. Afin de répondre à notre problématique qui interroge le rôle du dispositif de projet dans l'évolution de la relation ville-port fluvial, ces outils ont été intégrés au sein d'un itinéraire méthodologique construit progressivement au sein d'une démarche itérative et empirique, formé d'allers-retours entre observations de terrains et théories. Cette itinéraire est composé de quatre étapes (figure 0.1). Chaque étape a mobilisé un corpus de matériaux variés qui seront précisés dans chacune de ces parties.

La première étape consiste, selon une approche diachronique, et plus précisément géohistorique, à définir le séquencement de la déconnexion qui a séparé progressivement du XII^{ème} siècle jusqu'à nos jours les villes, leur voie d'eau et leur port, d'en identifier les continuités et les ruptures.

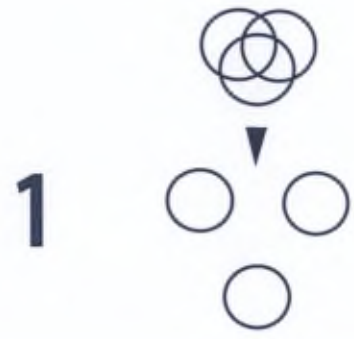
Le deuxième temps permettra, selon une approche synchronique, de mieux comprendre les enjeux contemporains qui convergent sur ces interfaces ville-port fluvial. Plus précisément, une analyse trans- et multi-scalaire permettra de préciser les déclinaisons de ces enjeux et, en regard de ceux-ci, les arguments qui amènent à considérer les interfaces ville-port fluvial comme des potentialités territoriales à mobiliser. Dans cette analyse, nous pourrons souligner les multiples dimensions de ces espaces, prenant sens dans des logiques fonctionnelles différentes, et parfois contradictoires, spécifiques aux champs portuaire, urbain et hydrologique.

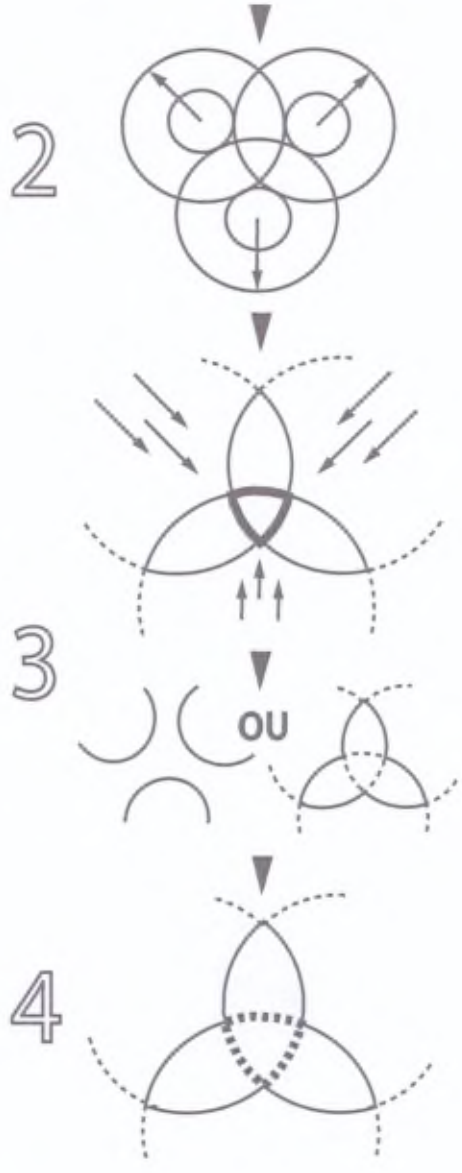
La troisième partie consistera a interroger la capacité des nouvelles formes d'action collective, sous l'égide du projet urbain, à offrir les conditions d'une bifurcation, d'une déconnexion à la reconnexion ville-port. Ce temps d'analyse sera axé, d'une part, sur le jeu et/ou le réseau d'acteurs que le processus de projet est susceptible de mettre en place. L'influence du mode de gouvernance sur ses mécanismes pourra être mise en exergue par la comparaison des cas bruxellois et lillois. Par ailleurs, cette analyse sera conjuguée avec une approche spatialisée, qui permettra d'évaluer l'influence de ce processus sur le produit spatial qu'il est susceptible de générer. Entre une approche intégrée de l'espace et la reproduction des coupures fonctionnelles,

une palette de réponses pourrait, en effet, éclore de la rencontre de ces différentes sphères de l'action urbaine. Souhaitant confronter la dimension conçue de ces espaces à leur dimension vécue, nous analyserons ensuite, par le biais d'une démarche compréhensive fondée sur l'enquête par entretiens, les usages et représentations portant sur la perception de ces interfaces entre villes et ports fluviaux.

Finalement, sur base de cette étude, la quatrième partie visera à proposer des pistes de réflexions et d'actions, susceptibles d'établir les conditions d'une bifurcation de l'évolution de la relation ville-port fluvial: d'une déconnexion, vers une possible reconnexion. Nous mettrons en évidence que ce tournant dépend de l'évolution de tout un système qui participe à transformer, de proche en proche, les différentes facettes des interfaces ville-port fluvial. Dans ce cadre, nous proposerons des pistes inspirées d'exemples d'innovations, ciblées sur chaque composant de ce système. Elles concernent à la fois l'évolution des modalités des processus de projet qui tendent à jouer le rôle de rouage central, les nouvelles formes de dialogue et structure de gouvernance ville-port et les pistes d'aménagement qui tendent à inventer de nouvelles formes de mixité fonctionnelle.

Figure 0.1: annonce du plan


1


2
3
OU
4

1ère 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 entrainent 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 Biestebroeck, ses berges bucoliques et les quartiers anderlechtois, tantôt résidentiels, tantôt 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.

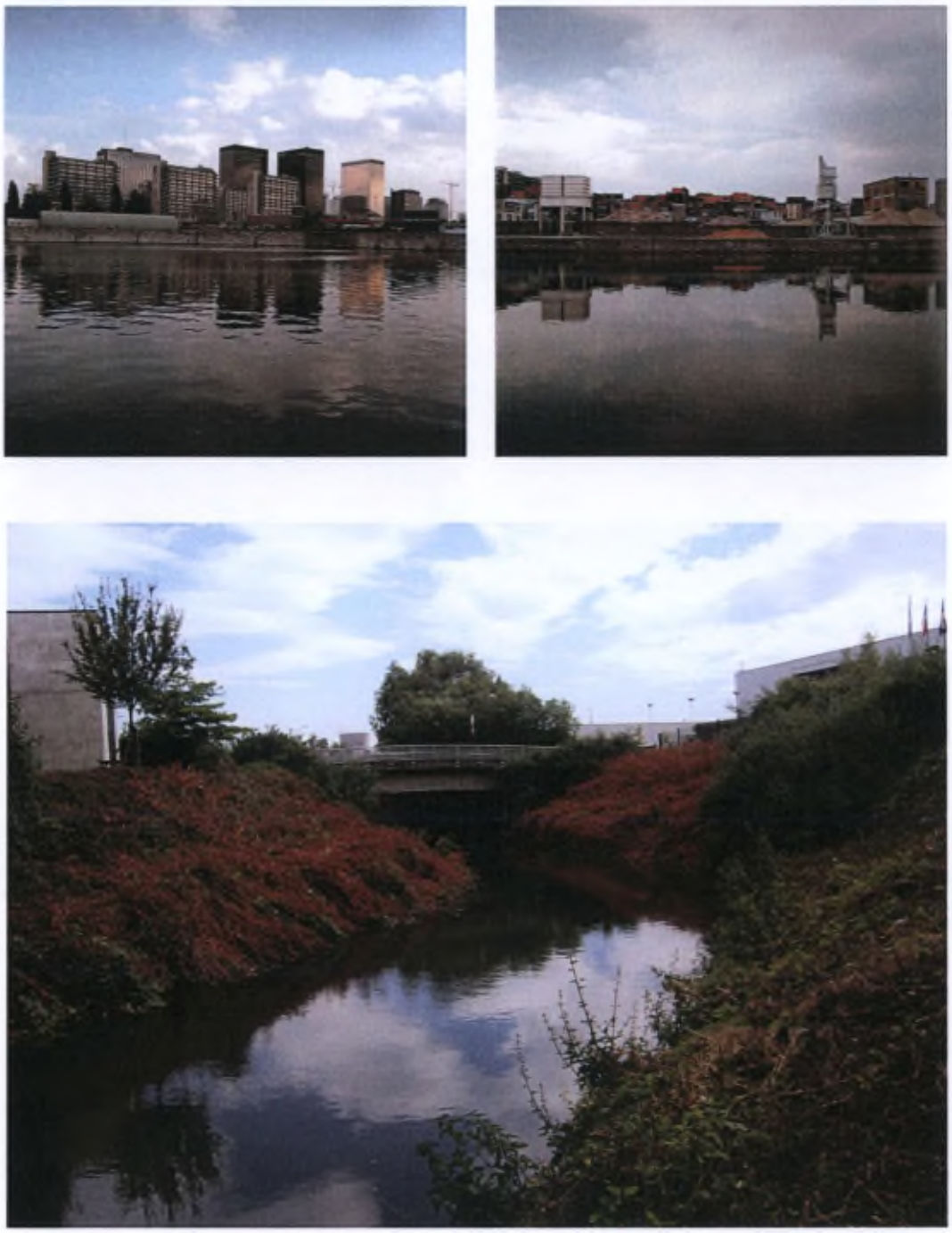


Figure 1.1: La diversité des paysages le long du Canal bruxellois: vues du quartier «Nord» urbain, d'une interface ville-port, à Anderlecht (clichés L. Motquin) et d'un bras de l'ancienne rivière, la Senne à Anderlecht (cliché K. Mazy)

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. Ensuite, à partir des cas bruxellois et lillois, nous établirons le séquencement 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 séquencement 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).

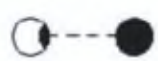
ETAPE	SYMBOLE	PERIODE	CARACTERISTIQUES
1. Ville-port primitive		Jusqu'au XIXe siècle	Association étroite spatiale et fonctionnelle entre ville et port
2. Ville-port en expansion		XIXe - début XXe	La croissance rapide commerciale et industrielle force le port à se développer hors des limites urbaines
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).

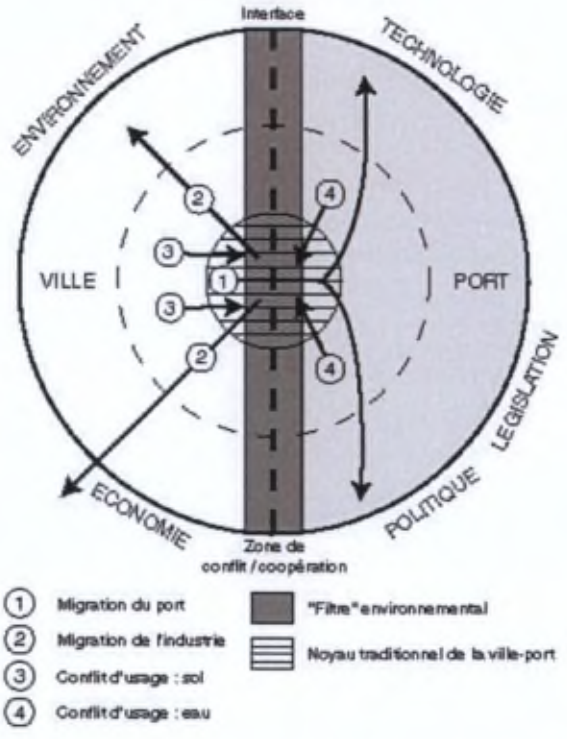


Figure 1.3: Modèle organisationnel de l'interface ville-port selon B.S. Hoyle trad. par (Ducruet, 2005)

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 naitre 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'articulation, 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 apparaitre 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 nombreuses 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 péricentraux*. 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'Ile 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'Ile 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'Ile accueille encore des activités portuaires. 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 identifierons 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, muni 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 territoire. 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).

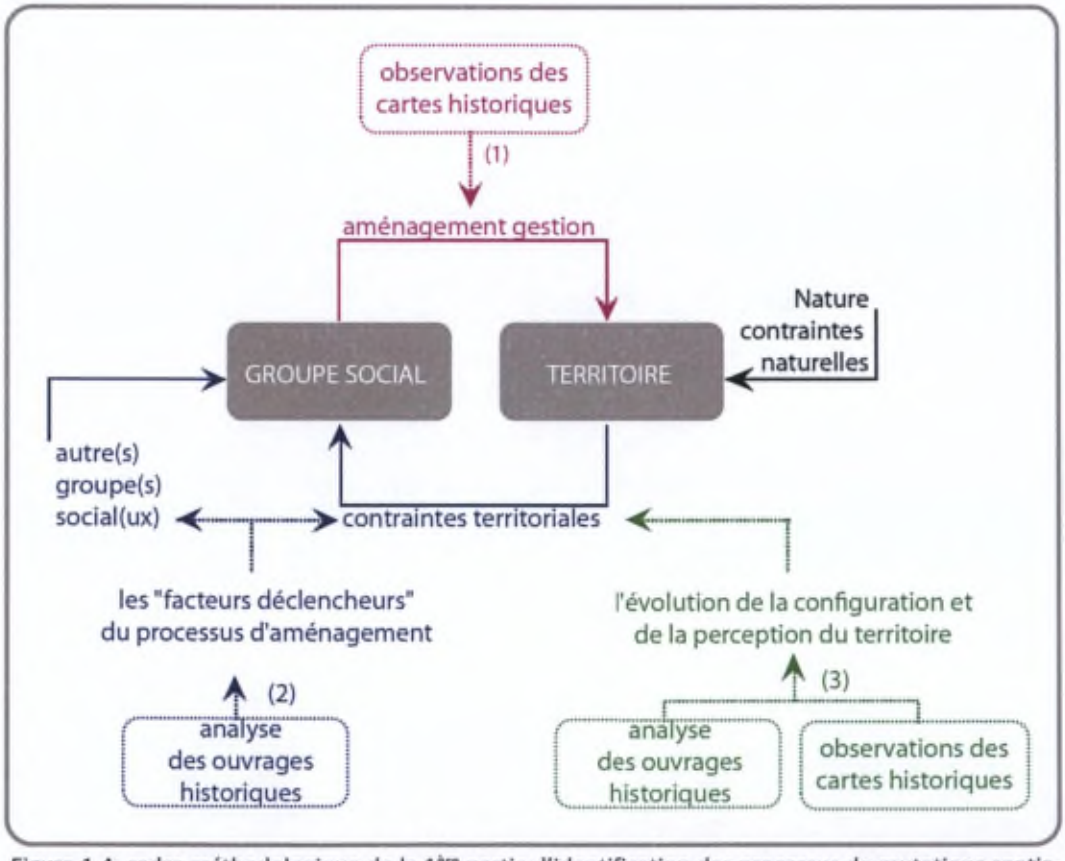


Figure 1.4: cadre méthodologique de la 1ère partie: l'identification des processus de mutations spatiales (déconnexion ville-port). Adaptation d'après (Le Berre, 1995)

ETAPE	CARTOGRAPHIES
Ville-port; - rivière primitifs Du XIIème jusqu'à la moitié du XVIème siècle	**Bruxelles** (Plan de Bruxelles réalisé par Jacques de Deventer de 1550 à 1565, fait partie de l'Atlas des Villes de la Belgique au XVIe siècle, exécuté sous les ordres de Charles-Quint et de Philippe II) **Lille** Plan de la Ville de Lille et des environs de Lille par Brun Lavainne, 1504
Transformations modernes Jusqu'à la fin du XVIIIème siècle	**Bruxelles** (Plan topographique de la Ville de Bruxelles et de ses environs gravé en 1777 par L.A. Dupuis, joint à la *Carte chorographique des Pays-Bas autrichiens*, dressée sous les ordres du général-comte de Ferraris) **Lille** Plan de la Ville de Lille et des environs de Lille par Brun Lavainne, 1792-1796
Révolution industrielle Jusqu'à la fin du XIXème siècle	**Bruxelles** Plan de la Ville de Bruxelles, 1894 (Etablissements J. Malvaux) **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
Croissance industrielle Jusque dans les années 1960	**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) **Lille** Cartes de France 1:25 000 : Lille 1-2; 3-4; 5-6; 7-8, 1958
Désindustrialisation Jusqu'à la fin des années 1980	**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) **Lille** Cartes topographiques1:25 000 : Lille Roubaix Tourcoing, 1998 (Institut Géographique National)
Réinvestissement des espaces industriels Jusqu'à nos jours	**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) **Lille** Projet du SCOT de Lille Métropole, novembre 2010: ADULM

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

3.1. Ville-port primitif (Du XIIème jusqu'à la moitié du XVIème siècle)

Sources:

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

Légende

Les métiers de l'eau (1250-1400):

- Brasserie
- Tisserand
- Foulon
- Etuve
- Blanchisserie
- Boucher
- Tanneur
- Travail des peaux

Les moulins au 13e siècle:

Repères:

1 Saint Nicolas
2 Overmolen
3 Saint Géry
4 Dames Blanches
5 Grand Béguinage

Première emprise portuaire (XIIe - XVIe siècle):

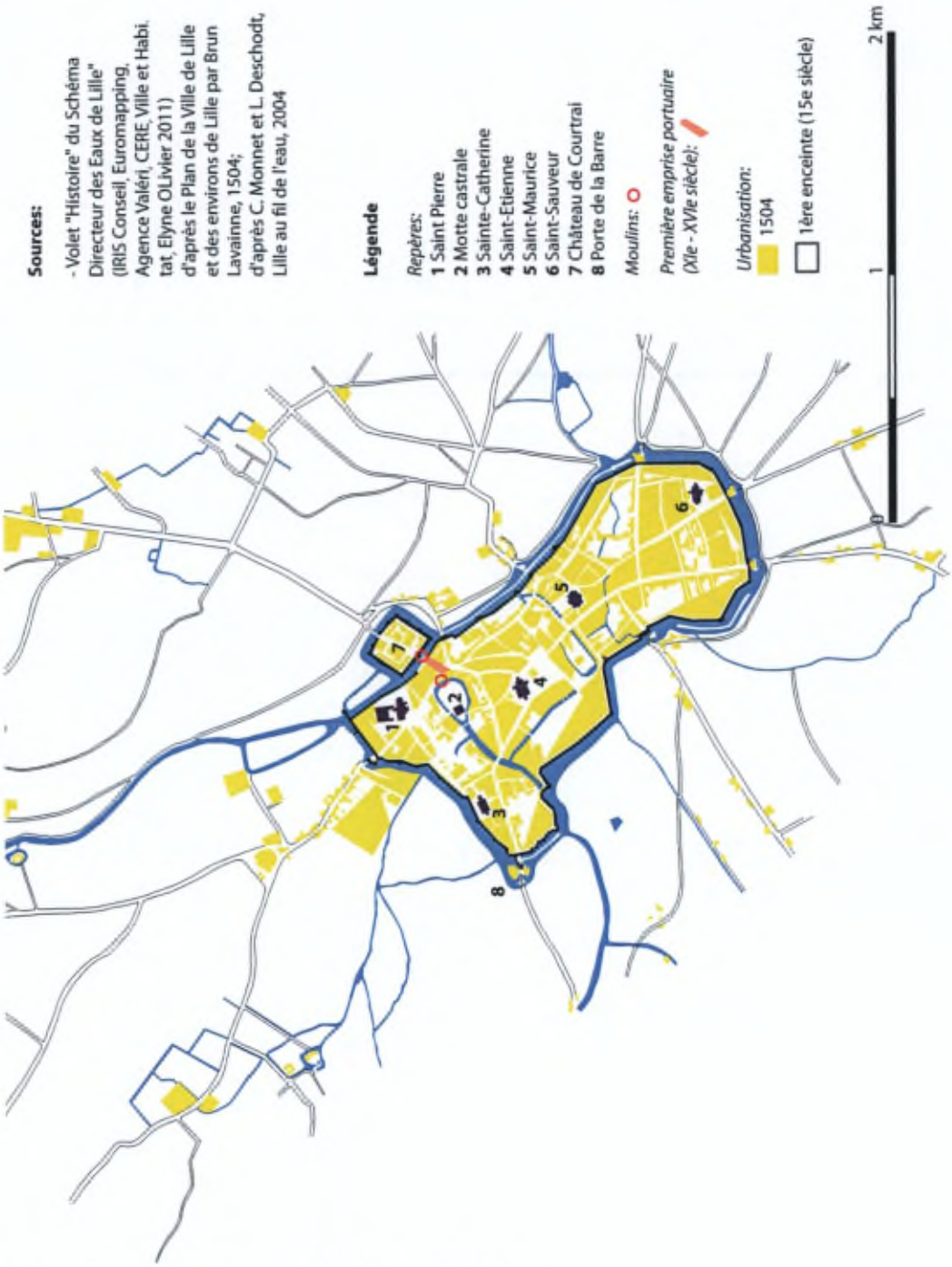
Urbanisation:

Avant 1550

1ère enceinte (13e siècle)
2de enceinte (14e siècle)

0 — 1 — 2 km

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 entrainer 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 contribuèrent 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 18ème 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 Mélantois, 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 Mélantois 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 perçues 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'Ile 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 XIème siècle, la Senne pouvait être remontée juqu'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 iles (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 Deûlémont 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 XIVème et XVème 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).

Carte 1.3: carte synthétique "Transformations modernes", Bruxelles

Carte 1.4: carte synthétique «Transformations modernes», Lille

3.2.1. Les aménagements qui vont entrainer 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 progressif 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 développent:

- 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 maitrise 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 XVIème 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, Vivorde 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 18ème 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 bénéfice*» (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 autour 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, entrainent 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 XIXème 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 entraine 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).

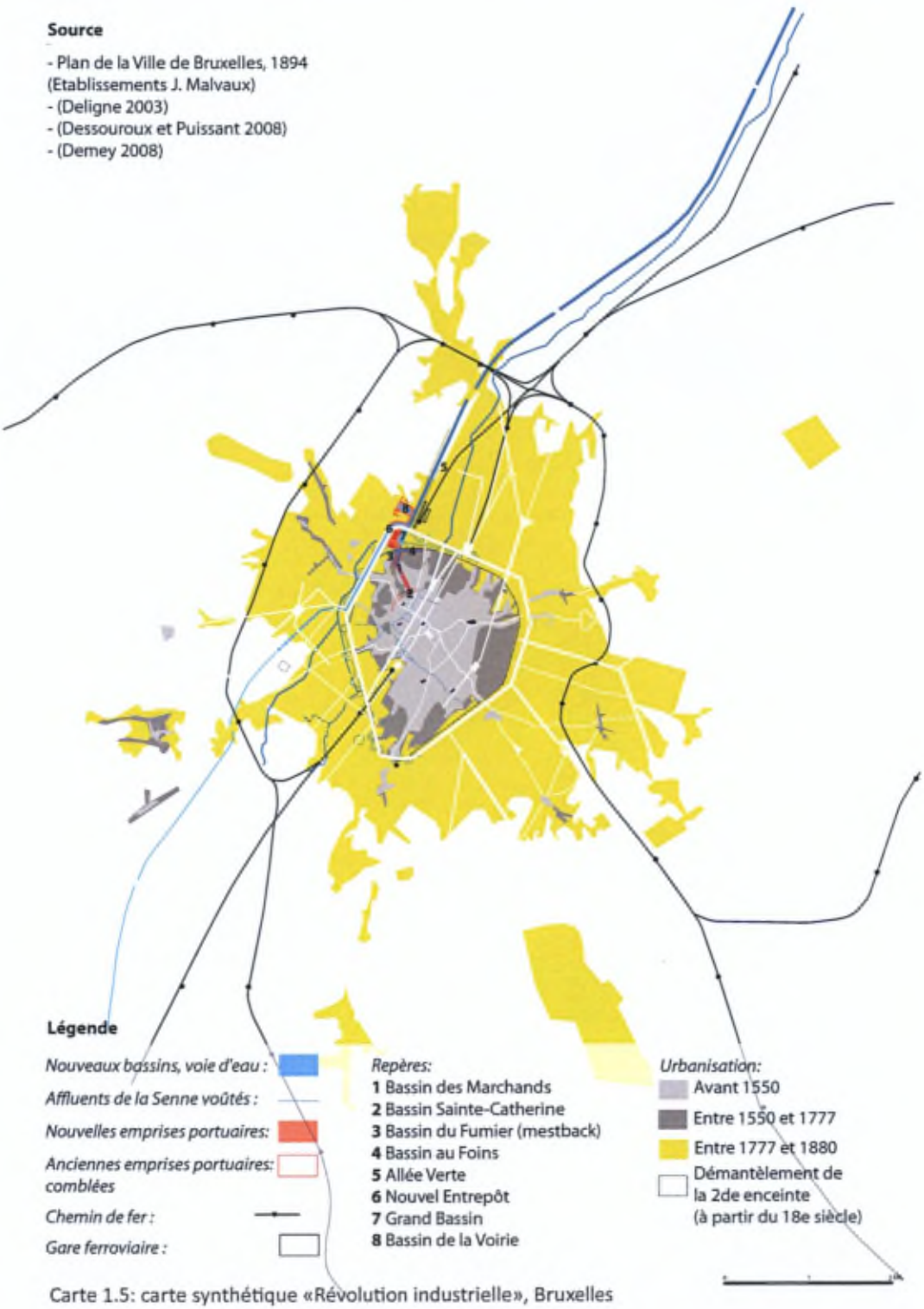
A Lille, le ruisseau du Bucquet est canalisé et devient un élément indispensable du dispositif hydraulique de Vauban. Contraint en amont de la Citadelle, il traverse l'Esplanade pour ensuite rejoindre la Basse Deûle (Olivier et al., 2011).

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 entraine 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).

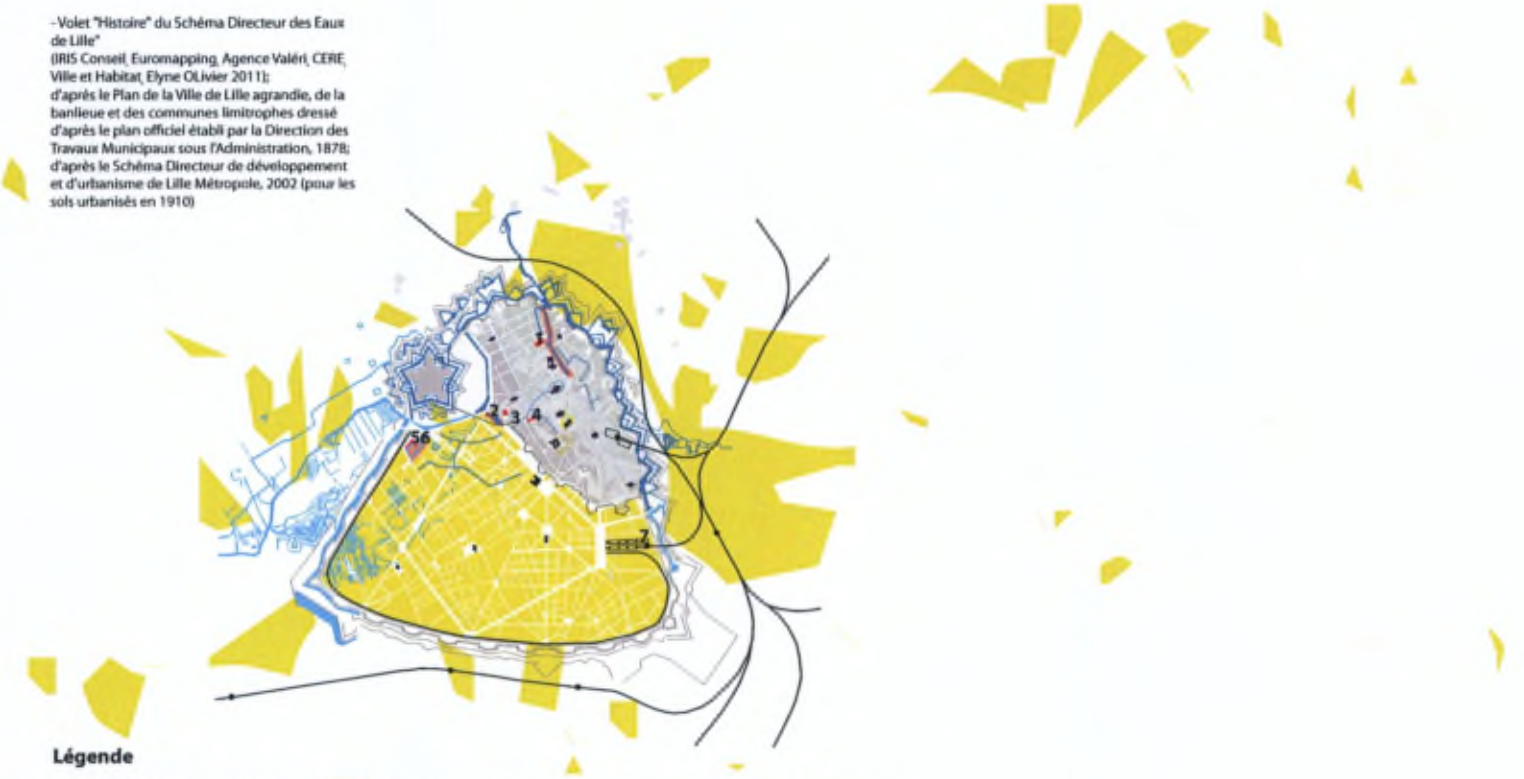
3.3. Révolution industrielle (fin XVIIIème - fin XIXème siècle)



Carte 1.5: carte synthétique «Révolution industrielle», Bruxelles

Carte 1.6: carte synthétique «Révolution industrielle», Lille

-Volet "Histoire" du Schéma Directeur des Eaux de Lille"
(IRIS 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)



3.3.1. Les aménagements qui vont entrainer 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) disparait 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 connait 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 XIXème 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 apparait 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 déserter 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 19ème 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 16ème siècle. Si la navigation prenait un nouvel essor, les autres métiers déclinèrent 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 entrainent 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 disparaitre les quartiers miséreux de la ville et vient renforcer la décision d'enfouir 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 disparaitre 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'Haussmann, 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 (Deligne, 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*» (Deligne, 2003). D'autre part, elle aboutit à une maitrise 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 maitrise 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 construits 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 18ème 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 19ème 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 entrainer une mutation physique du territoire

Extension et perfection du réseau navigable

La voie d'eau bruxelloise connait 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 Haubourdin 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 comblement 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 19ème 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 intra-muros 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).

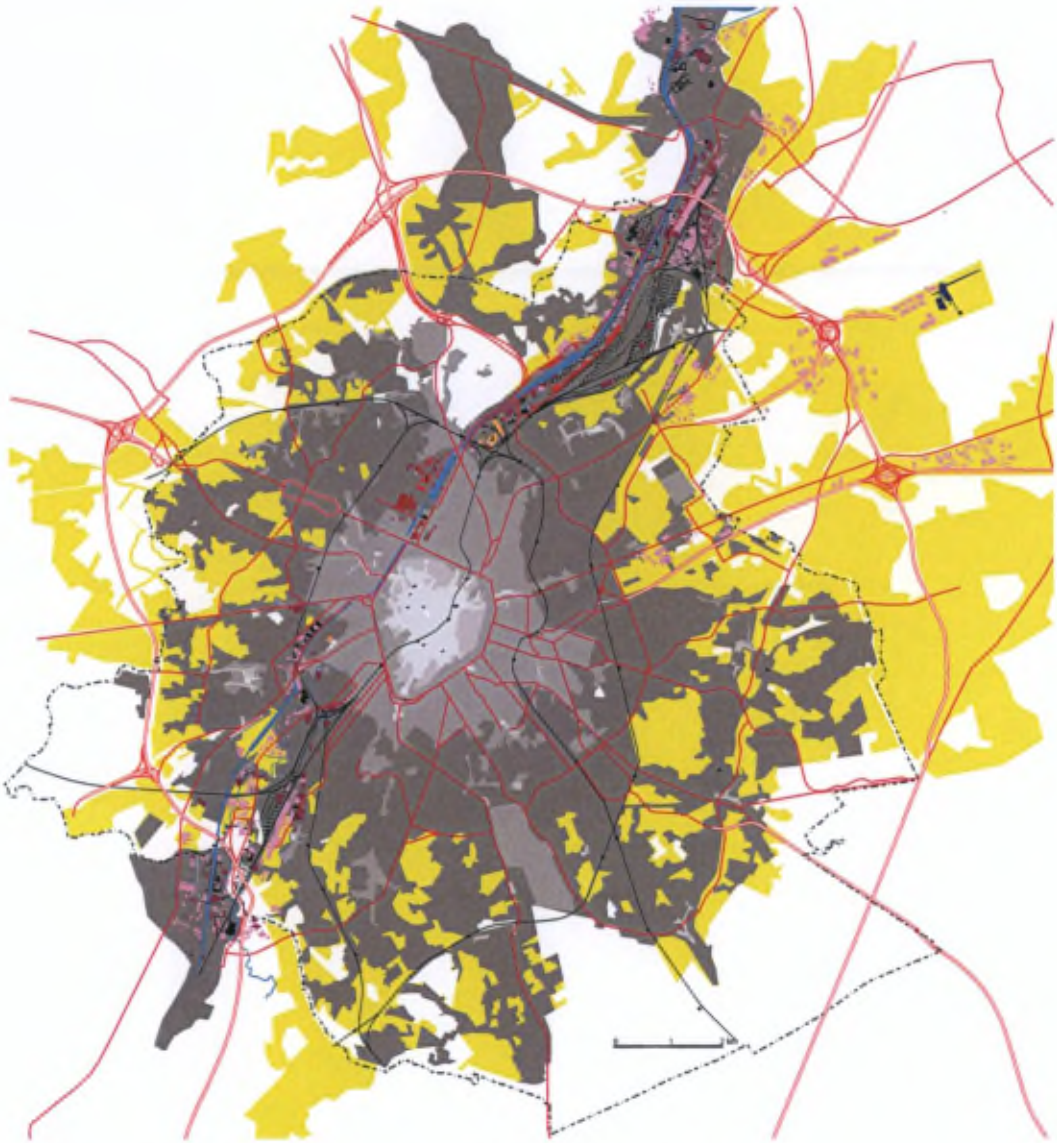
A Bruxelles, les faubourgs ne cessent de se développer, au détriment du centre, le Pentagone, qui perd une grande partie de ses habitants. Ce mouvement centrifuge est imputable, selon (Leblicq, 1998), à deux causes principales, l'une accidentelle, l'autre permanente. «*La première provient de l'état 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 XIXème siècle, début du XXème siècle, ont conduit à l'expulsion de nombreux ateliers de production et d'artisanat et une crise du logement menaça les Marolles, Molenbeek et Anderlecht. «*Nous trouvons ici, l'origine de la métamorphose de Bruxelles, qui de ville artisanale et productrice, 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 XXème siècle par Ebenezer Howard.

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



Carte 1.9: carte synthétique «Désindustrialisation», Bruxelles

Légende

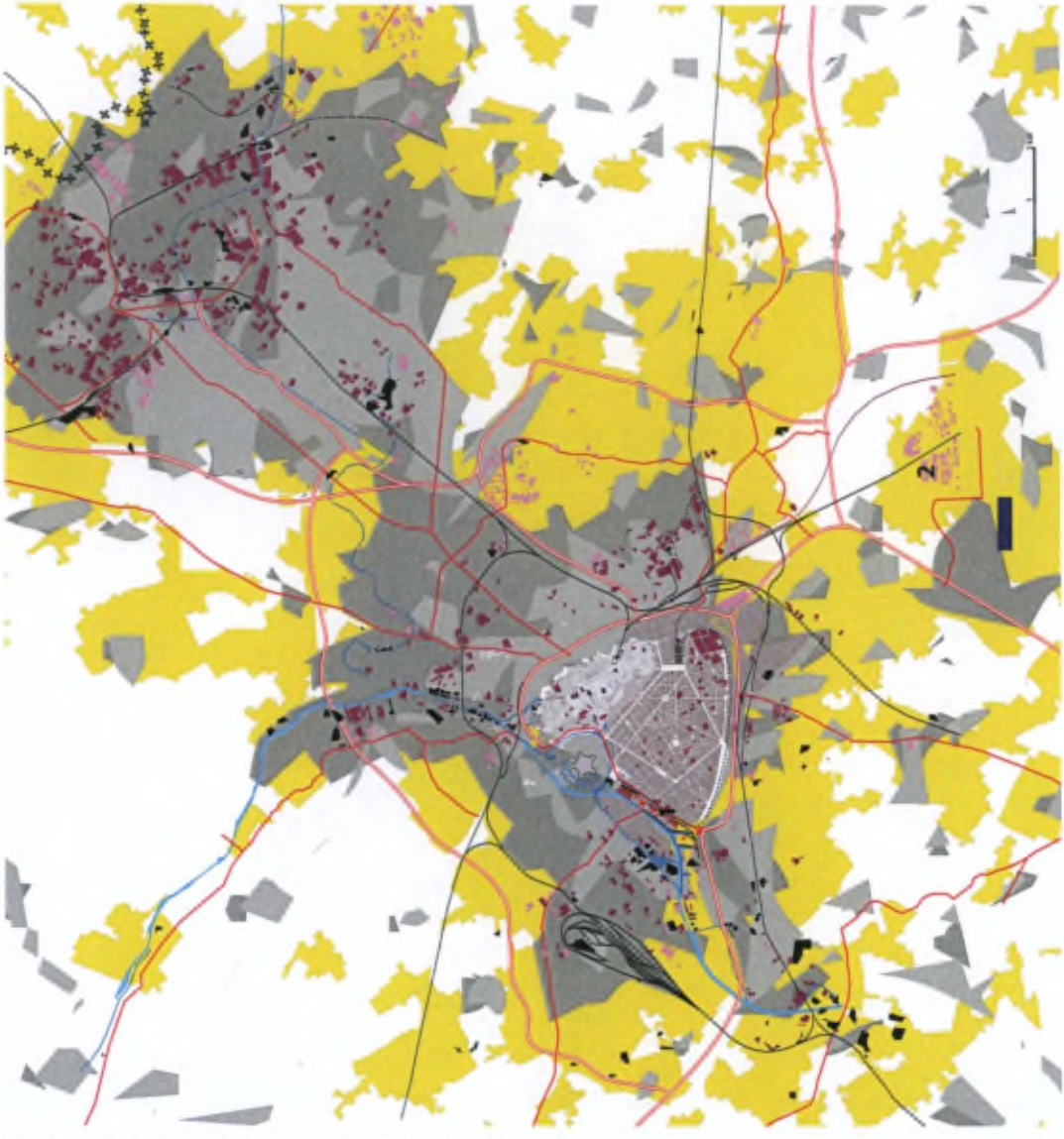
Nouveaux bassins, voie d'eau :
Affluents de la Senne voûtés :
Entrepôts portuaires (1895-1955):
Nouveaux entrepôts (1955-1994) (sur les sites du Port de Bruxelles):
Bâtiments industriels (1895-1955):
Nouveaux bâtiments industriels (1955-1994) :
Entrepôts et bâtiments industriels démolis (1955-1994):
Bâtiments commerciaux:
Chemin de fer :
Chemin de fer hors service:
Autoroute:
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 :
Affluents de la Senne voûtés :
Entrepôts portuaires (1878-1958):
Nouveaux entrepôts (1958-1998) (sur les sites du Port de lille):
Bâtiments industriels (1878-1958):
Nouveaux bâtiments industriels (1958-1998) :

Friches industrielles (1955-1994):
Nouveau chemin de fer (1958-1998):
Chemin de fer (avant 1958):
Chemin de fer hors service:
Autoroute:
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 entrainer 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 croissance 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 lignées 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 la 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'ilots 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 apparait 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 connait 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 connait 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 Sainctelette 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 péricentraux 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 rocades, 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 rocades 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 connait 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'accentuation des oppositions socio-spatiales entre les quartiers précarisés et les quartiers plus aisés.

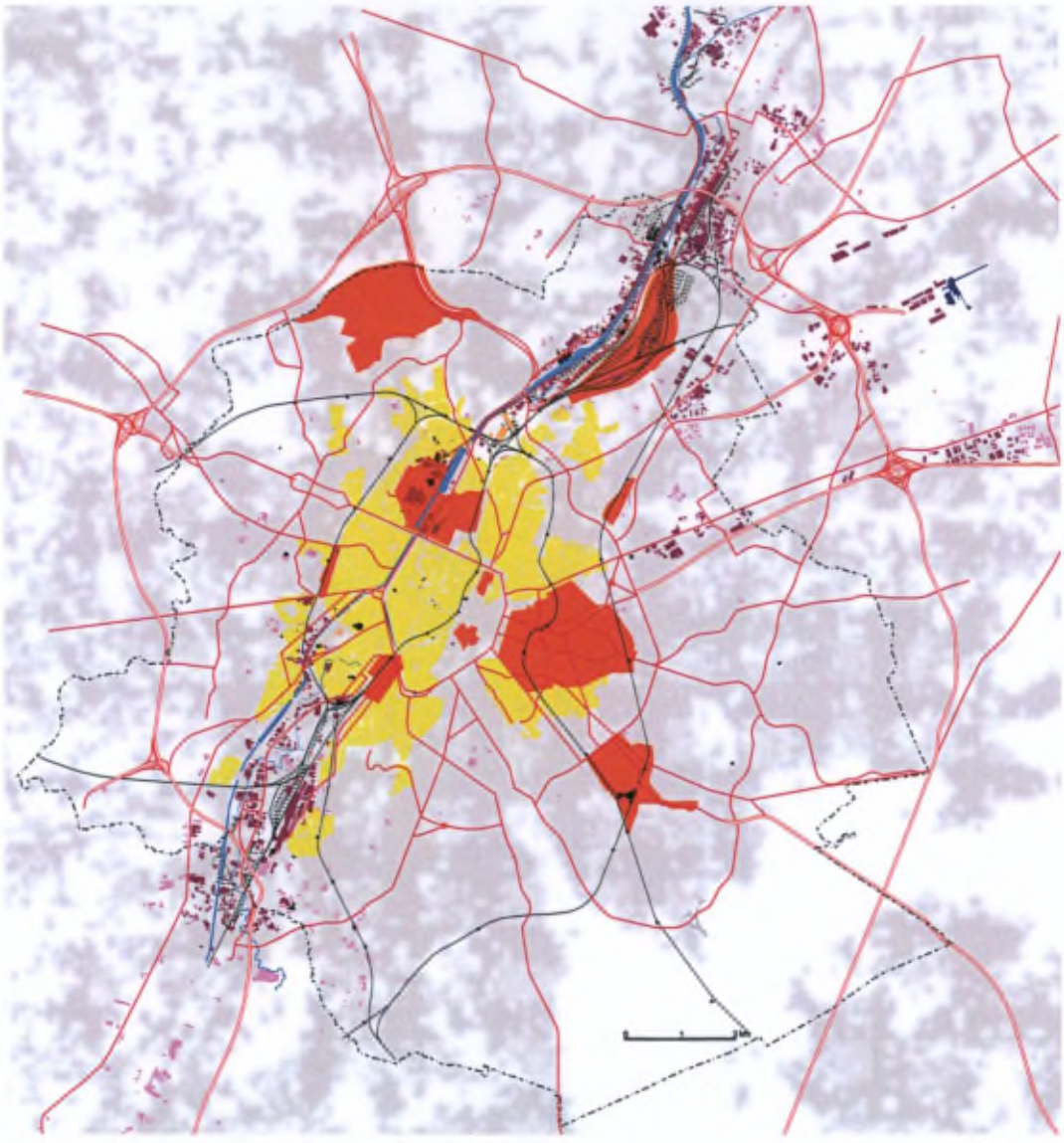
A Bruxelles, la bourgeoisie a déserté le centre au profit de la périphérie. A cette opposition centre/périphérie se superpose une division est-ouest de l'espace bruxellois matérialisée par le passage du Canal. «*C'est dans les parties occidentales du pentagone et de la première couronne que s'observent 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 coeur 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 :

Bâtiments industriels (1955 - 1994):

Nouveaux bâtiments industriels (1994 -2012) :

Bâtiments industriels démolis entre 1997 et 2011:

Chemin de fer :

Chemin de fer hors service:

Autoroute:

Voie métropolitaine

Aéroport:

Urbanisation:

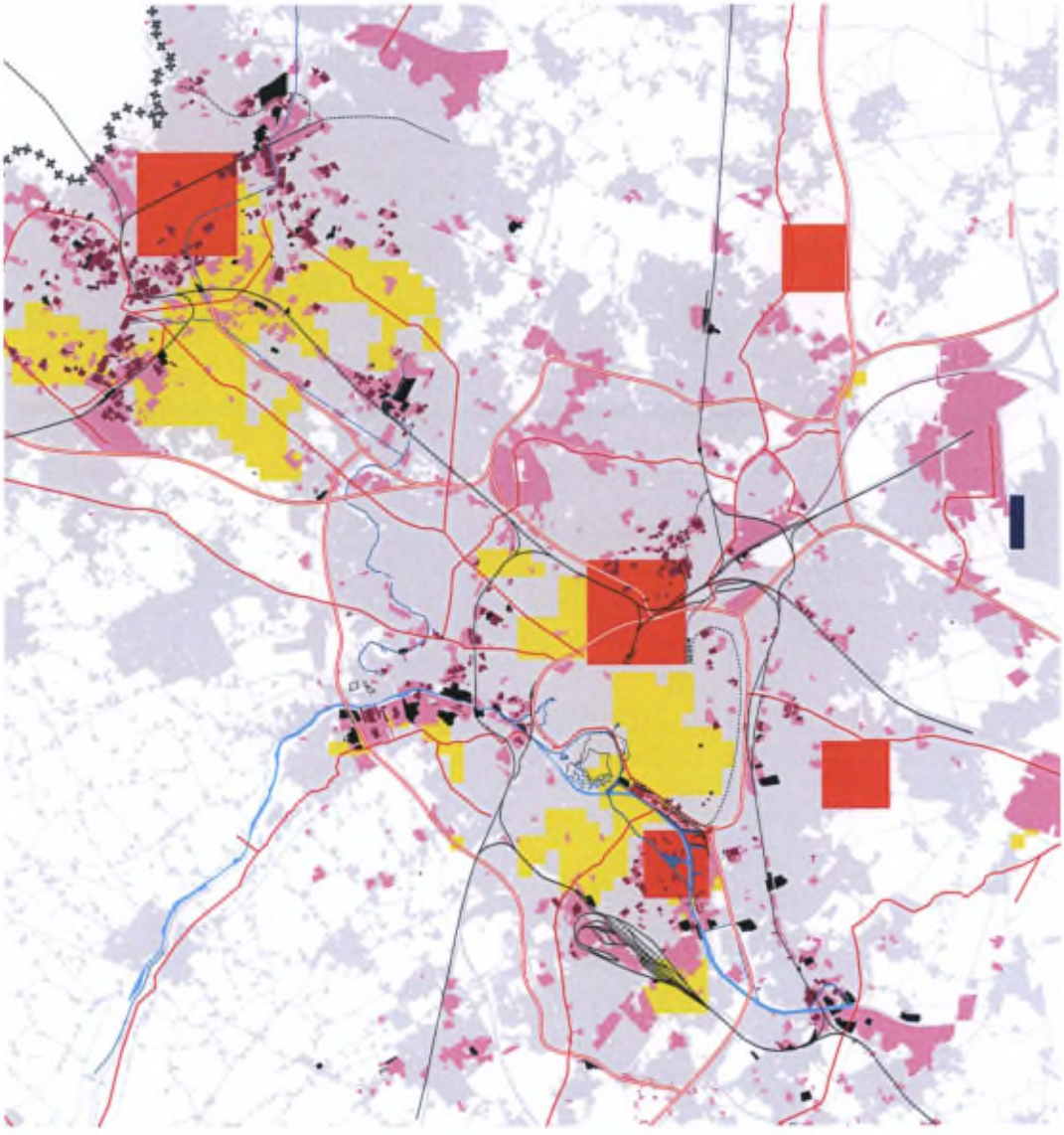
Aire urbanisée

Renouvellement urbain (EDRLR: PRD, 2002)

Projet urbain (Zones stratégiques : PDI, 2007)

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 :
Bâtiments industriels (1858-1998):
Emprises industrielles (2005) :
Friches industrielles (2005):
Chemin de fer :
Chemin de fer hors service:
Autoroute:
Voie structurante :
Aéroport:
Urbanisation:
Aire urbanisée
Renouvellement urbain (Ville Renouvelée, SD, 2002)
Projet urbain (Pôles d'excellence métropolitain, SD 2002)

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 politique, 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-il 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 des 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 pourrons 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 apparait 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, apparait 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- le territoire des interactions, des cultures productives enracinées, des relations de confiance 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'apparait 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 apparait 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 apparait 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 urbanistiques 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

assurerait 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 entraine 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 prospective scientiste, on glisse vers une prospective 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 péricentrale, 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 portuaires et industriels en milieu urbain.

Ces mutations des centres, à travers lequelles 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 péricentrales 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 péricentrales, 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 davantage 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 péricentrales, 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 coeur 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

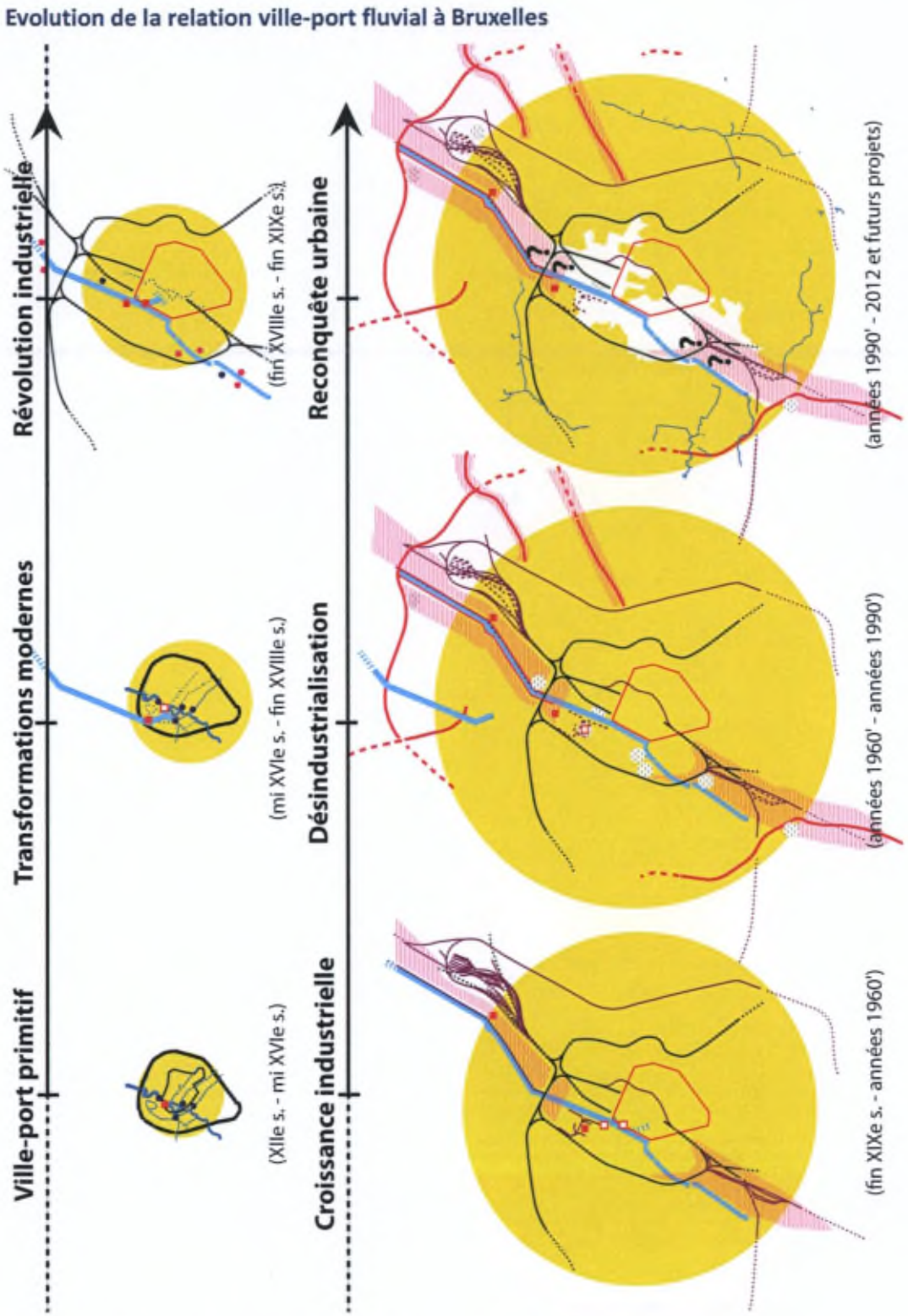


Figure 1.18: synthèse de l'évolution de la relation ville-port à Bruxelles

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

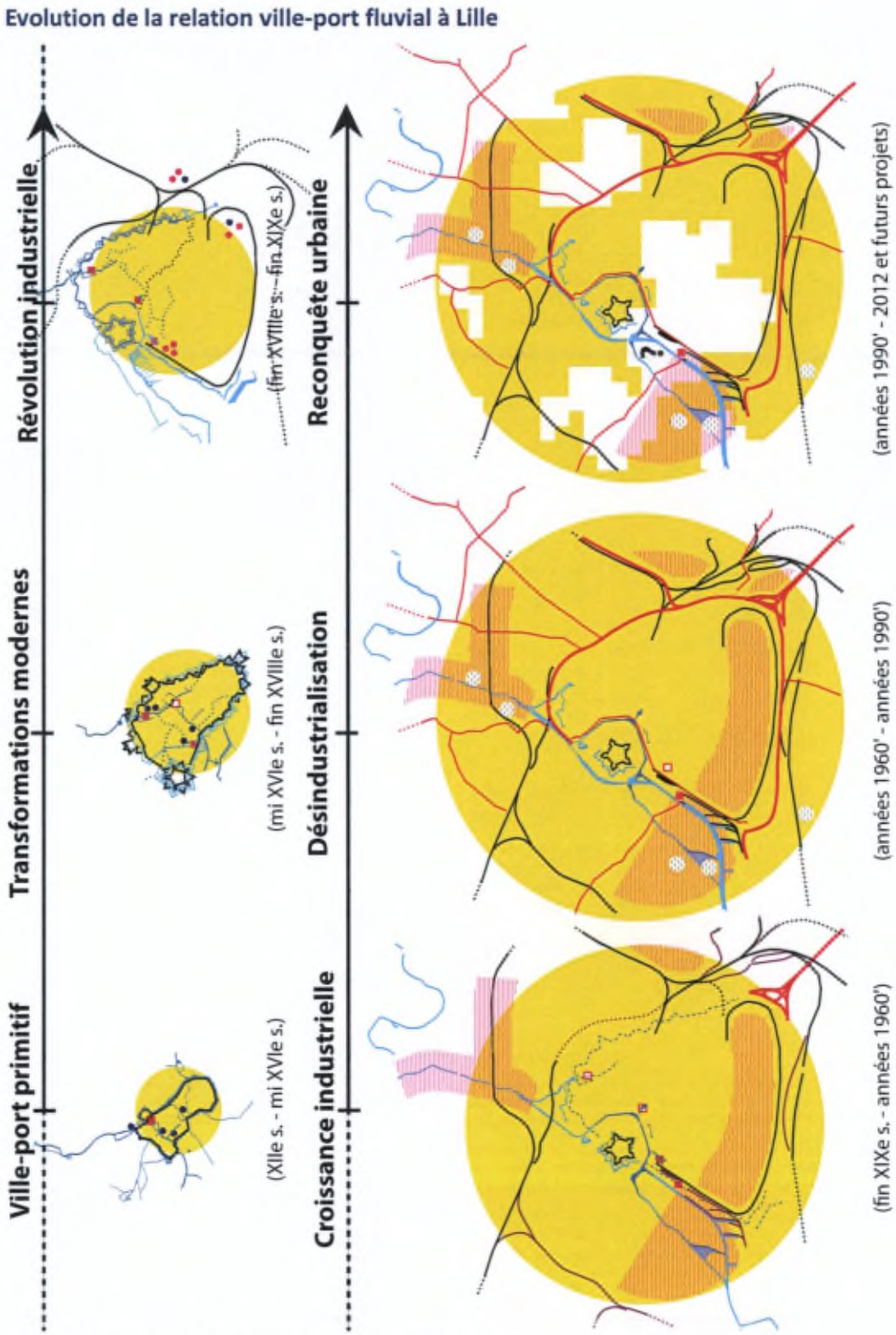


Figure 1.19: synthèse de la relation ville-port à Lille

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

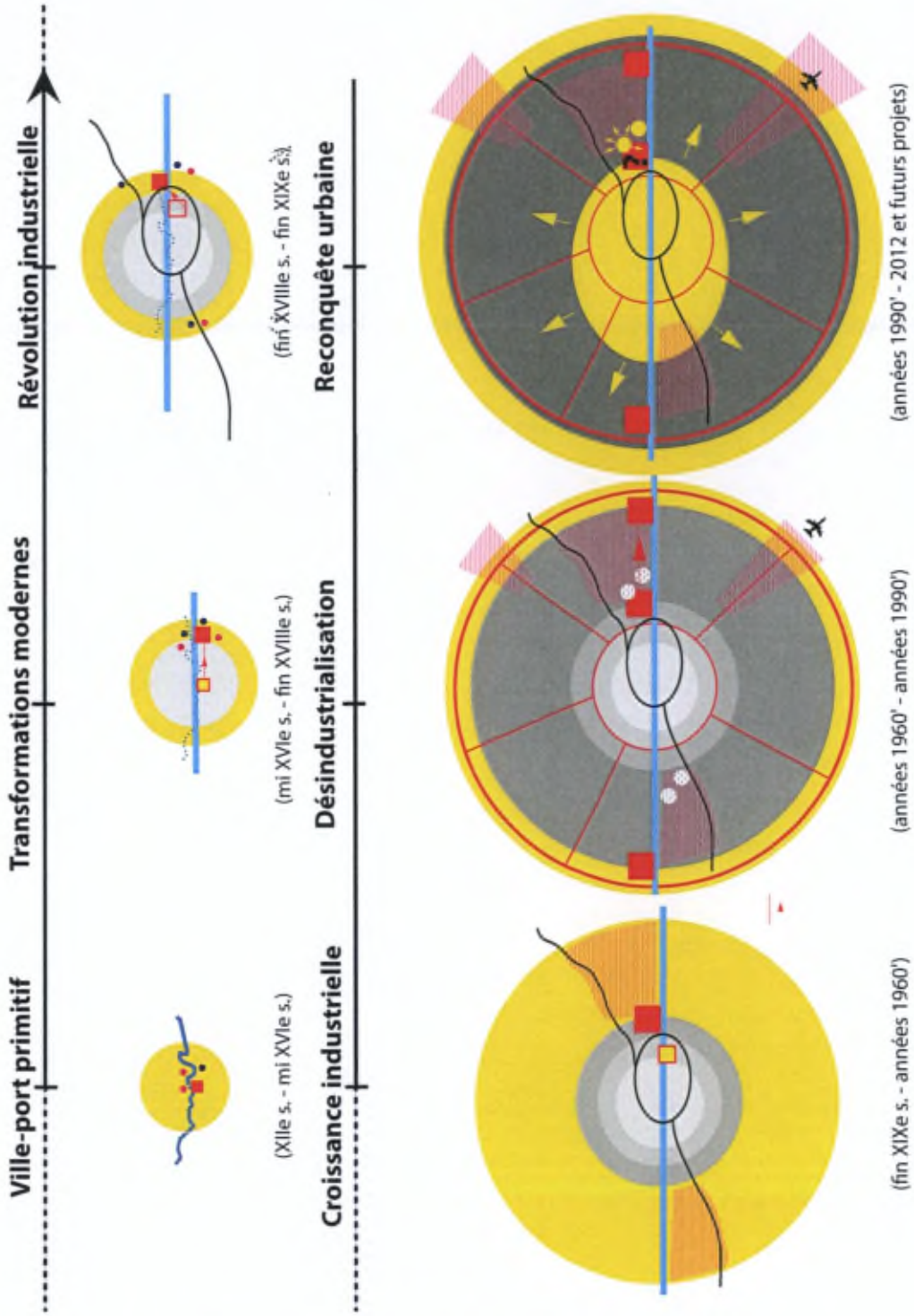


Figure 1.20: pour une synthèse de l'évolution de la relation ville-port fluvial

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 séquencement, 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 maitrise 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 entraine 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 entrainent 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, entrainent 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'accentue sous l'impulsion des évolutions technologiques, telle que la conteneurisation, mais aussi de la recherche de proximité avec le mode routier dominant les nouvelles chaines 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 naitre 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'agréments.

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 maitrise. A cette fin, sont menés des travaux de canalisations, voûtements, comblements, sous l'impulsion tantôt de la recherche d'une meilleure perfor-

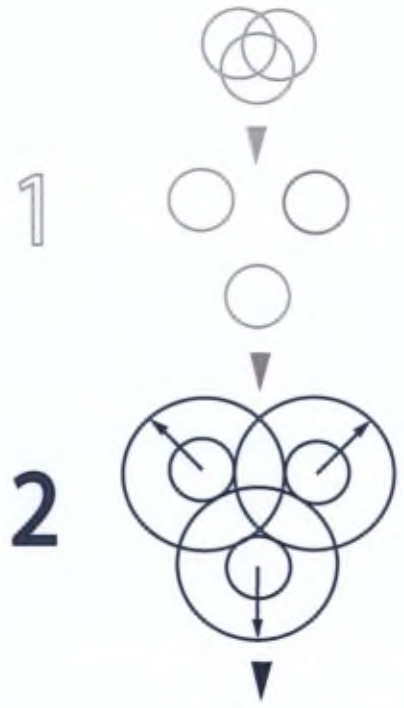
mance des voies navigables, tantôt de l'amélioration de la salubrité publique.

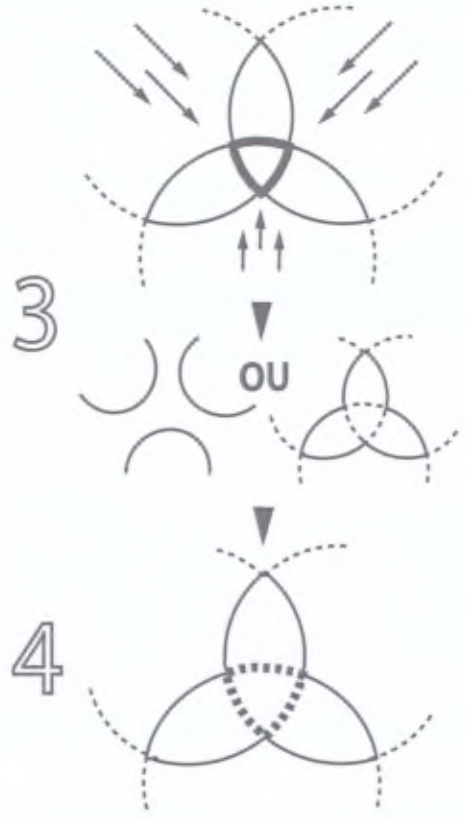
Aujourd'hui, une bifurcation dans le découplage progressif qu'ont connue les villes et leur voie d'eau est amorcée sous l'impulsion de deux enjeux. Le premier concerne la montée des préoccupations environnementales liées à l'état de dégradation des milieux aquatiques et de la qualité des eaux, la recrudescence 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 creusement d'un canal, la construction d'un nouveau port ou la réaffectation d'un bassin délaissé. De là, ont pu naitre 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.


1
2


3
OU
4

2ème Partie:

Les interfaces ville-port fluvial à la croisée des enjeux urbains, portuaires et de gestion de l'eau

Introduction: trois enjeux pour un territoire

Tandis que la première partie visait à mettre en lumière les déterminants historiques qui ont influencé la configuration actuelle du territoire, cette deuxième partie se concentre sur les enjeux contemporains qui convergent vers ce dernier.

L'analyse se focalisera sur trois enjeux majeurs qui alimentent les débats autour des futurs développements des interfaces ville-port intérieur. Les deux premiers enjeux, la densification urbaine et le redéploiement du transport fluvial, concernent l'occupation des sols: les propriétés matérielles du territoire. Le dernier, portant sur la gestion de l'eau, concerne le support sur lequel se déroulent les activités: ses propriétés naturelles.

Les actions menées afin de répondre à ces enjeux peuvent éventuellement interférer, ou se révéler contradictoires. L'exemple du site de *Schaerbeek-Formation,* une des dernières réserves foncières de la région bruxelloise, l'illustre bien. Tandis que les négociations se poursuivent autour d'un développement plutôt urbain (un stade de football, un écoquartier*, etc) et/ou plutôt portuaire (une plate-forme logistique), les inondations des 13 et 14 novembre 2010 dans le bassin de la Senne rappellent que le développement de ces usages ne passent pas non plus sans le développement d'une meilleure gestion de l'eau...

Ces enjeux sont-ils incompatibles? Avant d'apporter des éclairages à cette question, qui feront l'objet de la troisième partie, il semble essentiel de faire apparaitre, aux différents échelons géographiques, la nature de ces enjeux contemporains. De quels déterminants économiques, sociaux, environnementaux, politiques relèvent le développement de l'habitat, le redéploiement portuaire, l'amélioration de la gestion de l'eau? Quels arguments les construisent? A quelle échelle et par qui? Ce sera l'objet de cette deuxième partie.

Afin de répondre à ces questions, nous construirons d'abord une grille méthodologique adaptée aux objectifs recherchés, permettant de croiser approche qualitative et démarche multi- et trans-scalaire. Cette méthode nous permettra ensuite d'analyser chacun des trois enjeux. D'une part, nous discernerons leurs déclinaisons particulières à l'échelon supra-national, régional/métropolitain et local. D'autre part, pour chacune de ces déclinaisons, nous identifierons les arguments qui amènent à considérer les interfaces ville-port fluvial, en tant que ressource territoriale, comme une réponse potentielle à ces enjeux. Le niveau national aurait également pu être intégré. Cependant, dans un contexte de montée en puissance à la fois des politiques publiques de l'Union européenne, et de globalisation de l'économie, mais aussi, parallèlement, de l'acteur ville ou région en matière d'aménagement du territoire, le niveau national semblait moins seyant en regard des thématiques retenues. De cette analyse, nous pourrons souligner les multiples dimensions de ces espaces, prenant sens dans des logiques fonctionnelles différentes. La question de la reconnexion ville-port/ ville-eau ne pourrait, en effet, éluder leur compréhension et l'anticipation de leurs interactions.

1. Elaboration d'une méthode d'analyse trans- et multi-scalaire pour des objets complexes

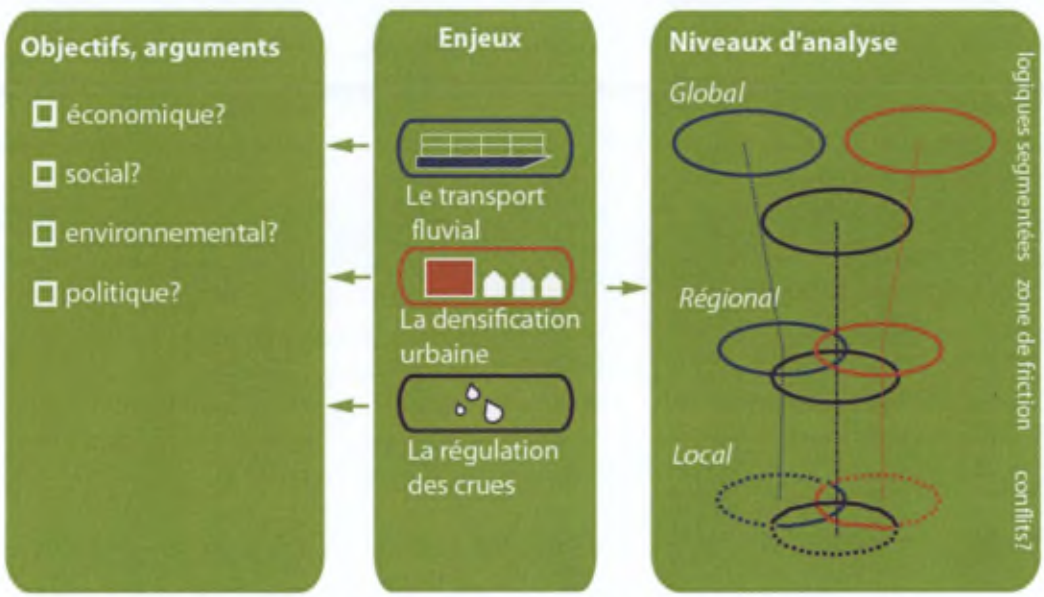


Figure 2.1: Cadre méthodologique de la 2ème Partie: analyse trans- et multi-scalaire des enjeux sur les interfaces entre villes et ports fluviaux

La grille méthodologique ci-dessus (figure 2.1) contient deux objectifs principaux:

- **Identifier la nature des enjeux contemporains, apparaissant de manière différente selon l'échelon envisagé (lecture verticale de la grille)**

La nature des trois enjeux - la densification urbaine, le redéploiement du transport fluvial, la régulation des crues - sera analysée sous l'angle de trois échelons : le global (supra-national), le régional, le local. Ici, le mot échelon est préféré à celui d'échelle. Celle-ci est définie par R. Brunet et R. Ferras comme un «*ensemble d'échelons permettant de changer progressivement de niveau*» et offre une correspondance au mot anglais, *level*. Une lecture verticale de la grille permet une analyse transcalaire par enjeu. L'analyse transcalaire permet en effet «*une variation de regard, obtenue par un changement d'échelle. En changeant l'ordre de grandeur, le géographe trouve des informations différentes (souvent de nature différente), et obtient des lumières et une compréhension variables sur ce même espace. L'analyse transcalaire: une méthode verticale de l'emboitement successif d'échelles se distingue de l'analyse multiscalaire: une méthode horizontale d'analyse à une échelle donnée d'enchevêtrements spatiaux aux dimensions diverses*» (Dupuy & Géneau de Lamarlière, 2007). Cette approche permettra donc de mettre en lumière la nature de

chaque enjeu, potentiellement différent selon le niveau spatial envisagé. Selon l'échelon, s'agit-t-il d'un déterminant économique, social, environnemental ou politique?

Derrière cette question, l'objectif est de discerner, sous ces enjeux dont la légitimité fait souvent consensus, les arguments qui les construisent, eux-mêmes fondés dans des contextes économiques, sociaux, environnementaux, politiques particuliers, dépendants de l'échelle d'actions dans lequel ils évoluent. Ainsi, à différents échelons, ces trois enjeux mobilisent des acteurs, révèlent des intérêts, éveillent des conflits. Le niveau d'échelle d'actions apparait dès lors fondamental dans la géométrie du pouvoir et la naissance des tensions. Selon Swyngedouw, «*le pouvoir, défini comme la capacité d'un groupe d'imposer une série de pratiques sociales à un échelon particulier, appartient à ceux qui peuvent sauter les échelles vers le haut ou vers le bas aux dépens de ceux qui sont pris dans un échelon déterminé*», cité par (Dupuy & Géneau de Lamarlière, 2007).

En outre, l'analyse transcalaire soulève la question de l'articulation des échelles, posée au sein du champ de l'urbanisme. Comment l'aménageur, limité dans son domaine d'actions, peut-il intégrer des actions dont les logiques s'établissent à des échelons supérieurs pour en capter les bénéfices, sinon en minimiser les nuisances? Selon F. Choay, il y aurait «*une nécessité d'associer les deux échelles locale et territoriale de l'aménagement pour articuler la «méga-échelle», le «hors-échelle» des grands réseaux techniques aux échelles mineures de l'espace habitable (...) C'est de cette articulation que naitrait l'urbanité*», cité par (Dupuy & Géneau de Lamarlière, 2007).

- **Identifier les logiques et les espaces fonctionnels, spécifiques à chaque enjeu**

Une lecture horizontale de la grille est davantage associée à l'analyse multiscalaire, de laquelle ressort une superposition d'espaces fonctionnels aux dimensions variées. Leur étendue dépend en effet des logiques fonctionnelles du champ dans lequel s'inscrit un enjeu particulier. En effet, selon le thème dans lequel s'intègrent les trois enjeux: l'habitat, les fonctions portuaires, la gestion de l'eau, des logiques fonctionnelles prennent sens dans des périmètres distincts. Se pose alors la question de l'échelle opératoire pertinente. Amène-t-elle à envisager une multiplication des périmètres d'actions, et dans ce sens, une redéfinition de l'organisation du territoire?

2. Variation du regard par enjeu et par échelon

2.1. La densification urbaine et l'attrait des *riverfronts*

2.1.1. Echelon supra-national

Etalement urbain et ville compacte

Bruxelles et Lille s'inscrivent dans une structure spatiale annulaire qui ceinture une urbanisation forte et maillée, composée de Lille, Gand, Anvers, Maastricht, Liège, Namur, Charleroi, Mons, et Valenciennes (figure 2.2). La carte que nous avons réalisée de ce territoire, confrontant densité de population et réseau hydrographique (carte 2.1), montre que la structure urbaine porte encore les traces du 19ème siècle, qui voit exploser les concentrations industrielles et urbaines, conditionnées par l'existence des bassins miniers, du réseau hydrographique et du développement du réseau ferroviaire. Cependant, le développement anarchique et la débordante consommation d'espace caractéristique du 20ème siècle a engendré «*une structure urbaine tout à fait originale marquée par un profil urbain très étalé et parfois une absence de hiérarchie urbaine : le territoire compte des villes de toutes tailles, dont le nombre augmente régulièrement des plus grandes aux plus petites, sans qu'apparaisse la brusque discontinuité entre grandes et petites villes*» (Institut national de la statistique et des études économiques (INSEE), 2008).

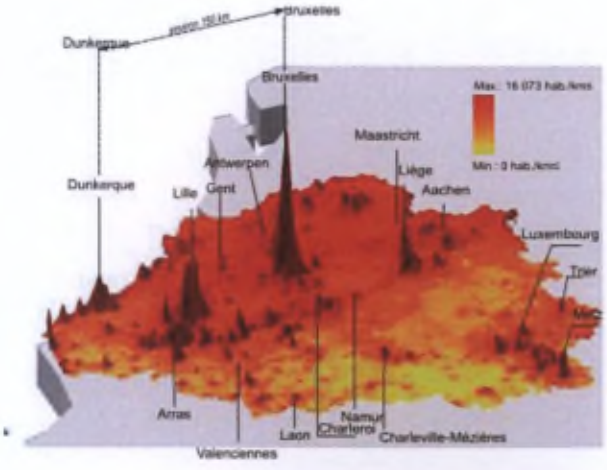
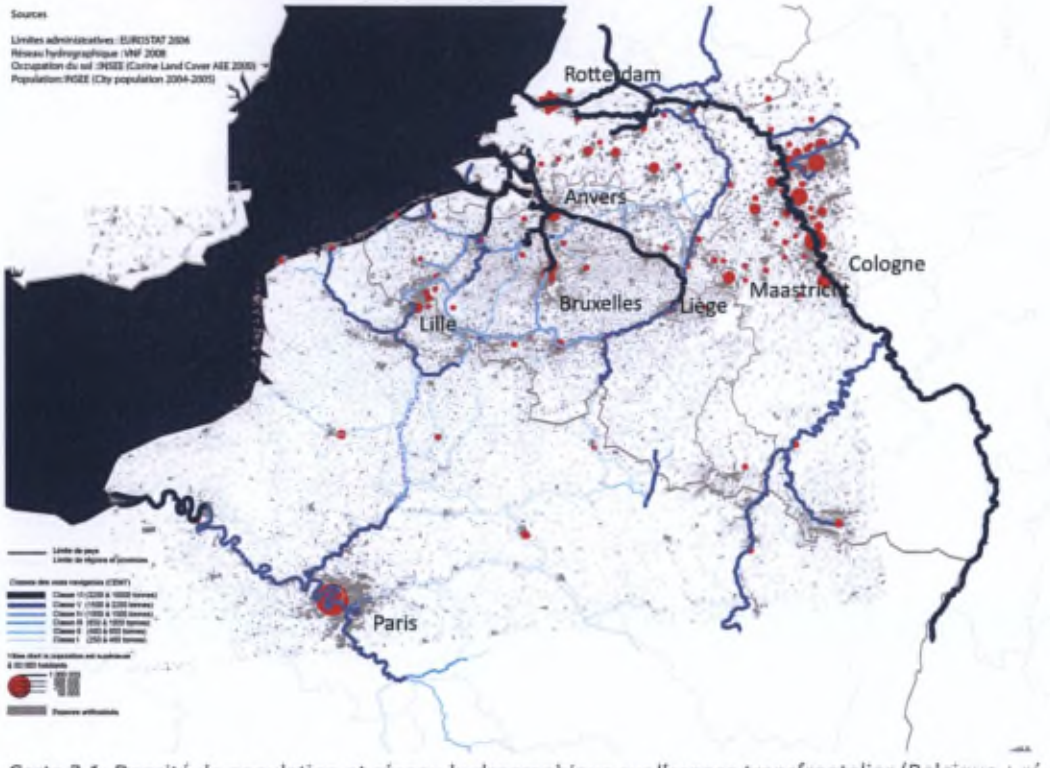


Figure 2.2: Densité de population sur l'espace transfrontalier (Belgique + régions limitrophes) (Institut national de la statistique et des études économiques (INSEE), 2008)



Carte 2.1: Densité de population et réseau hydrographique sur l'espace transfrontalier (Belgique + régions limitrophes)

Cette morphologie urbaine témoigne d'une spécificité du développement urbain contemporain: la périurbanisation ou l'étalement urbain. Dans le premier chapitre, nous avions vu que ce phénomène joue un rôle majeur dans l'évolution de la relation ville-port, qui s'affirme dans la séquence de désindustrialisation et se poursuit jusqu'à nos jours. Un faisceau de facteurs alimente ce processus: les choix de localisation des ménages et des activités économiques (la demande), eux-mêmes déterminés en partie par des structures (l'offre) composées, d'une part, par le marché immobilier et foncier et, d'autre part, par les pouvoirs publics. Ces facteurs se trouvent renforcés par l'accroissement des mobilités, permis en particulier par l'essor du mode routier. La ville

étalée a fait l'objet de nombreuses critiques, particulièrement en raison des atteintes à l'environnement qu'elle suscite. «*Il s'agit notamment de la consommation de sol, de la croissance des flux pendulaires et de la dépendance vis-à-vis de la voiture individuelle. D'autres enjeux sont également mis à l'index comme l'existence de charges de centres (spill overs) et d'effets de débordement, les coûts de l'urbanisation, la différenciation sociale, la fragmentation politique et institutionnelle*» (Rérat, 2006).

Dès lors, au début des années 1990, la maîtrise de l'étalement urbain constitue un des enjeux majeurs des politiques d'aménagement. Dans leurs fondements, en réaction au phénomène d'étalement urbain considéré comme insoutenable, le concept de ville compacte est fréquemment mobilisé. Cette notion est renforcée par la diffusion du nouveau paradigme du développement durable. Celui-ci visait initialement à exprimer la volonté de reconsidérer les modes de développement sous l'angle de leur impact environnemental, mais en même temps de replacer l'intérêt pour la conservation de l'environnement et des ressources naturelles au sein d'une perspective de développement économique et social, qui suppose l'acceptation du changement (Godard, 1994). Dans ce cadre, la ville compacte s'affirme comme un développement privilégiant les fortes densités, et qui doit prendre place dans les limites existantes de l'agglomération (Andres & Bochet, 2010). Bien que ce concept ait ses détracteurs, insistant sur le fait qu'il n'a pas encore fait ses preuves, deux grands arguments nourrissent ce discours rationnel en faveur d'une plus grande densité des villes: d'une part, il y a une vraie nécessité d'économiser les ressources de sol et d'énergie; et d'autre part, il faut une quantité suffisante d'habitants dans chaque lieu si on veut rendre viable les transports en commun et les commerces, services et équipements répondant aux besoins quotidiens (Declève B., Ananian P., Anaya M., & Lescieux A., 2009). Cette forme urbaine se caractérise notamment par «*des densités élevées, un urbanisme de trajets courts, une forte accessibilité, une mixité fonctionnelle, une articulation accrue aux différents réseaux de transports en commun*» (Rérat, 2006).

Les interfaces ville-port fluvial comme espaces «mutables», et «potentiels de densification»

En quoi les voies d'eau et les territoires qu'elles sillonnent peuvent-ils constituer une réponse au mouvement d'étalement urbain? Constituent-ils des opportunités spatiales pour la ville compacte?

Les interfaces entre villes et ports intérieurs intègrent au moins deux facteurs susceptibles de faire écho à ce nouveau modèle qui tend à limiter le gaspillage foncier et favoriser les distances courtes. Le premier concerne la place qu'elles occupent dans la ville, souvent centrale ou péri-centrale. «*La situation généralement centrale de l'interface représente un potentiel de valorisation foncière à exploiter et elle est souvent envisagée comme l'occasion d'un recentrage des tendances lourdes de l'agglomération, en contraste avec des stratégies antérieures qui favorisaient dispersion et suburbanisation*» (Boubacha, Davoult, & Gueguen, 1997). Cette situation permet à la fois d'envisager une densification des centres urbains par leur élargissement et de concentrer ces opérations de renouvellement urbain à proximité du réseau dense de transports publics. Le second facteur a trait au potentiel foncier que la présence de friches portuaires ou industrielles peut générer. Cet aspect est davantage lié à la notion de mutabilité urbaine, visant à maximiser la gestion foncière des espaces urbains, potentiel-

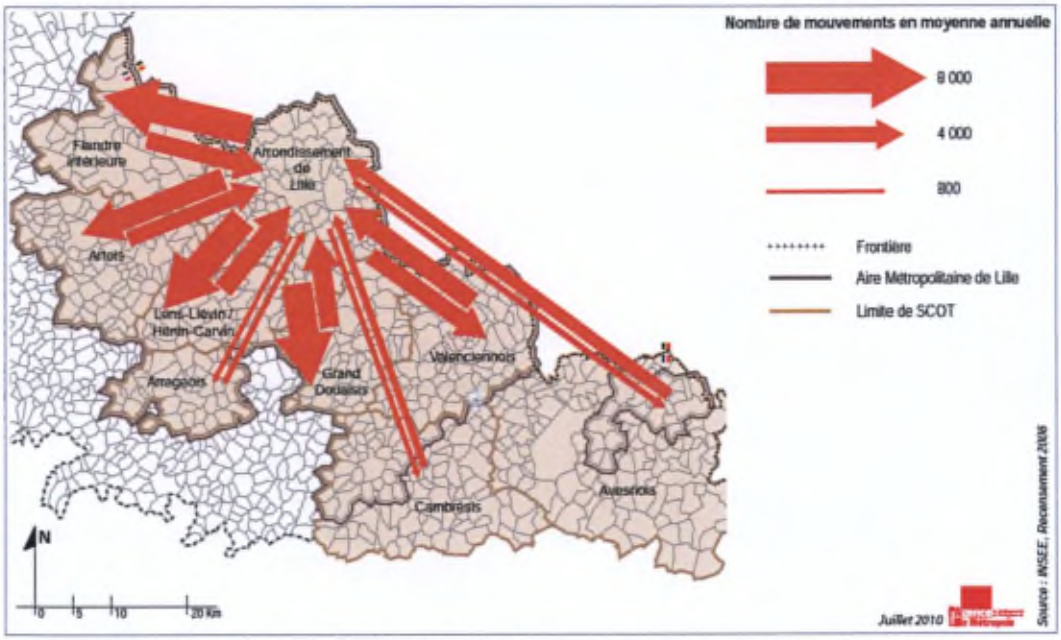
lement mutables, à court ou moyen terme, car en friches ou sous-utilisés. Durabilité et mutabilité sont souvent conjuguées de pair autour des actions de reconstruction de la ville sur la ville. Néanmoins, cette convergence est davantage le fait du discours commun et politique, plutôt que la traduction opérationnelle réelle des opérations de requalification (Andres & Bochet, 2010).

2.1.2. Echelon régional ou métropolitain

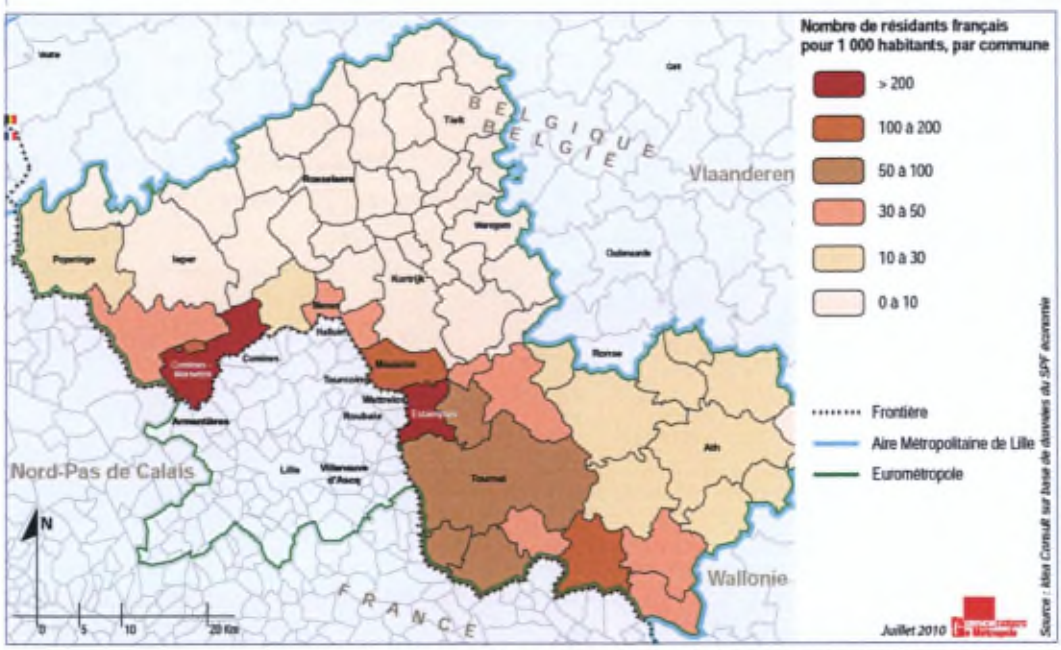
Périurbanisation et volonté politique d'un retour vers les centres

A l'échelle régionale, la nature de l'enjeu de la densification est plutôt d'ordre socio-économique et politique, «*liée aux questions de la démographie, de la lutte contre l'exode urbain et de la nécessité d'attirer de nouveaux habitants*» (Declève et al. 2009).

Dans nombre de villes, le mouvement de périurbanisation se poursuit. Néanmoins, l'association de ce processus à d'autres dynamiques démographiques, participe à donner à l'enjeu de ce «retour vers les centres» des déclinaisons variées selon les villes. Par exemple, dans l'arrondissement de Lille, le déficit migratoire important - et qui a tendance à s'accentuer - est la cause d'une croissance démographique de plus en plus faible. Les mouvements de sortie concernent particulièrement les ménages avec enfants (35-50 ans), pour lesquels la rareté de l'offre de logements à acquérir à un prix abordable reste la principale motivation à quitter la ville. Ceux-ci privilégient les territoires français voisins de l'arrondissement de Lille (Arrageois, Artois, Avesnois, Cambrésis, Douaisis, Flandre Intérieure, Lens-Liévin Hénin-Carvin et Valenciennois: carte 2.2), mais aussi, et de manière croissante, les régions frontalières belges (carte 2.3). Tandis que les mouvements vers l'arrondissement concernent surtout les jeunes (18-34 ans, dont une grande part d'étudiants), les personnes seules et les ménages sans enfant (Agence de développement et d'urbanisme de Lille Métropole, 2010).



Carte 2.2: Migrations résidentielles 2001-2006 sur le territoire du SCOT de Lille Métropole (Agence de développement et d'urbanisme de Lille Métropole, 2010)



Carte 2.3: Résidants français en Belgique en 2006 sur le territoire de l'Eurométropole (Agence de développement et d'urbanisme de Lille Métropole, 2010)

Quant à la Région Bruxelles-Capitale, elle connait une émigration interne, toujours positive des bruxellois vers les régions flamande et wallonne. Le solde net négatif des migrations internes révèle le déséquilibre entre une proportion plus importante d'habitants quittant Bruxelles vers sa périphérie, en rapport à celle des arrivants, en provenance de Wallonie ou de Flandre qui viendraient s'y installer. Cependant, l'immigration internationale permet d'équilibrer l'émigration interne de sorte que «*depuis 1995, la progression constante de la croissance naturelle combinée avec un solde migratoire total positif ont généré un fort accroissement de la population*» (Deboosere, Eggerickx, Hecke, & Wayens, 2009) (figure 2.3). A Bruxelles, l'enjeu politique et socio-économique de la densification urbaine est lié à l'anticipation d'une importante croissance démographique mais aussi, tout comme à Lille, à celui de l'attractivité car «*les schémas de migration et surtout la suburbanisation ont pour effet de voir les ménages mieux nantis, les «double salaires», quitter la ville. La conséquence est une baisse (relative) constante des rentrées des communes et de la Région de Bruxelles-Capitale. Ceci est en contradiction flagrante avec la nécessité de faire face aux besoins toujours croissants de la population urbaine et de mettre en oeuvre une politique active visant à répondre aux besoins en logement*» (Deboosere et al., 2009). En effet, la plus grande autonomie des villes et des régions, souhaitée et renforcée depuis la création de l'Union Européenne, s'exprime particulièrement pour le cas de la ville-région bruxelloise, entité fédérée depuis 1989, mais dans la foulée, pose aussi la question des limitations du territoire politique. «*La Région de Bruxelles-Capitale ne correspond en rien à l'agglomération bruxelloise au sens morphologique ou fonctionnel. Or, la plus grande part du budget régional provient de l'impôt sur les personnes physiques, fonction directe des revenus de la population résidente. Se creuse dès lors un décalage entre les recettes des pouvoirs publics et les dépenses à supporter, grevées à la fois par le poids d'une population qui s'appauvrit et confinée dans les communes centrales et les charges dues à sa fonction de capitale et de centre d'emploi majeur (transports publics notamment). Tant par rapport à ses banlieues que dans le cadre d'une concurrence inter-urbaine accrue, l'attractivité résidentielle des parties centrales de la ville auprès des couches moyennes s'impose comme une préoccupation majeure des autorités publiques régionales*» (Van Criekingen, 2003).

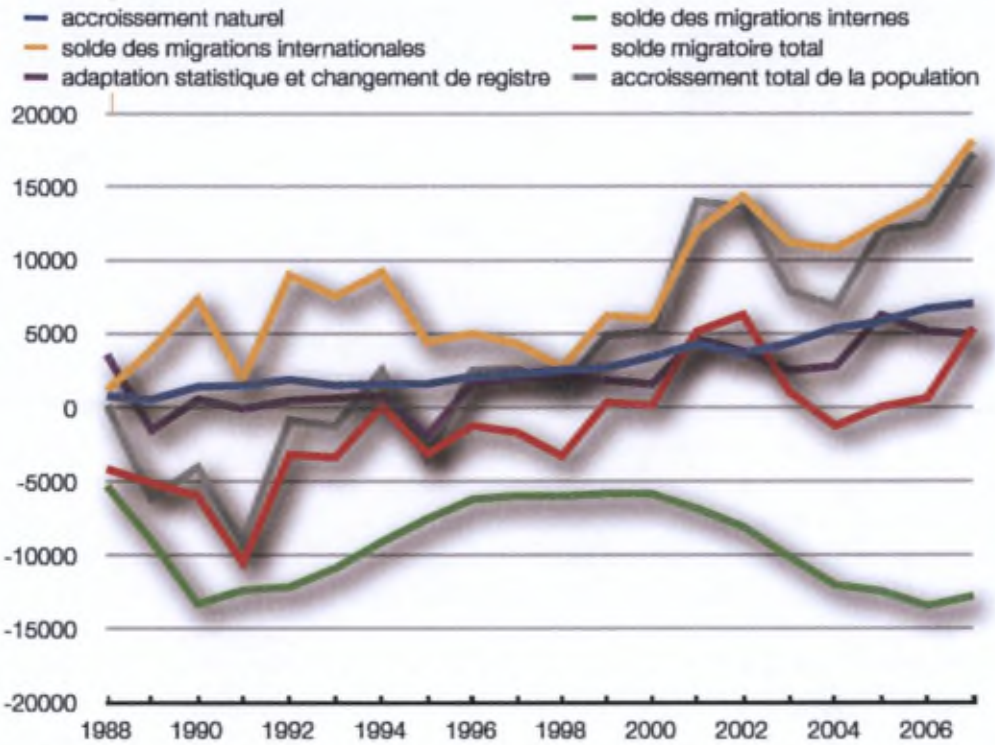


Figure 2.3: facteurs de l'évolution récente de la population bruxelloise (Deboosere 2009)

Ces schémas de périurbanisation, à la source de l'enjeu d'attractivité des centres urbains, interviennent dans un contexte de plus grandes opportunités et de contraintes pour les villes. D'une part, la recomposition des Etats et les processus d'européanisation participent à déserrer la contrainte de l'Etat et offrent de nouvelles potentialités à l'échelle des villes et des régions. D'autre part, les transformations de l'économie et les localisations des firmes renforcent les villes européennes, comme pouvoir d'échange économique et politique.

Ces deux bouleversements, offrant de nouvelles potentialités aux villes, ont été explicités par P. Le Galès: «*l'Etat-nation est aujourd'hui moins déterminant dans la structuration et le pilotage de la société. La confusion des pouvoirs favorise l'émergence de certaines villes comme acteurs collectifs de la gouvernance européenne et comme sociétés locales*». Par ailleurs, «*l'accroissement des échanges de biens et de personnes qui s'accélèrent depuis les années 1970 (mesuré autant par les flux de marchandises que par les flux de voyageurs aériens) donne aux villes, qui sont au coeur des ces échanges une place particulière. Le développement des firmes multinationales puis mondiales montre la concentration du pouvoir économique au sein des ces firmes qui installent leur siège, donc le pouvoir de commande de façon très agrégée dans un petit nombre de très grandes métropoles. Ces métropoles sont alors intégrées dans la partie la plus mondialisée de l'économie, ce qui leur donne un rôle particulier*» (Le Galès, 2003). Dès lors, «*la ville devient tout à la fois un acteur collectif, une équation sociale unique s'exprimant dans un patrimoine bâti, une identité locale qu'il convient de valoriser dans un contexte de compétition territoriale croissante*» (Pinson, 2009). Ce nouveau contexte d'opportunités et de contraintes amène les

villes à définir leurs stratégies sur la valorisation de leurs propres ressources afin d'améliorer leur attractivité pour engager ce retour vers les centres.

Les *waterfronts* et *riverfronts* au coeur des stratégies d'attractivité territoriale

En quoi les voies d'eau et les quartiers qu'elles traversent, en tant que ressources territoriales, peuvent-ils constituer un des supports à ces stratégies visant à améliorer l'attractivité urbaine? Ces espaces ont été largement mobilisés dans les projets de reconquête urbaine en raison de la valorisation foncière et immobilière que ces espaces sont susceptibles de créer. Celle-ci semble pouvoir se fonder sur trois grands facteurs. Le premier est lié à la valeur historique de ces interfaces entre villes et eaux, villes et ports, marquée des traces successives de l'histoire urbaine à travers laquelle l'eau et le port ont joué différents et d'importants rôles. Ces empreintes de l'histoire permettent alors de travailler la notion d'identité urbaine, fondement des stratégies d'attractivité, capable d'être communiquée et diffusée à l'extérieur. Le deuxième facteur concerne la proximité de ces espaces avec le centre urbain, déjà valorisé. Ainsi, en étudiant les processus de projets urbains au sein de quelques villes européennes, G. Pinson a montré l'importance de la valorisation de la ville existante, «*à la fois en tant que modèle d'organisation urbaine et comme élément monnayable dans le cadre de la compétition des villes. La ville existante et notamment les quartiers historiques sont aussi privilégiés comme cibles de l'intervention publique car ils sont déjà l'objet de processus de valorisation foncière et immobilière sur lesquels l'intervention publique peut se greffer*» (Pinson, 2009). Enfin, le troisième aspect de cette aptitude à créer de la valorisation foncière et immobilière concerne les potentialités d'aménagement paysager articulé autour des plans d'eau. Celles-ci peuvent contribuer, de concert avec la valorisation des éléments patrimoniaux, à construire l'image de la ville afin de la positionner face aux autres villes des réseaux européens et mondialisés mais aussi, face aux autres régions limitrophes qui bénéficient des flux de la périurbanisation. L' étude de stratégies de redéveloppement des espaces de liaison ville/port a conduit J. Charlier à démontrer cette dimension: «*pour les aménageurs urbains, les «délaissés» portuaires sont par contre une nouvelle frontière urbaine, surtout là où il s'agit d'espaces péricentraux* dont on peut raisonnablement poser que la rente foncière deviendra rapidement élevée même si elle est actuellement négative. Ils permettent des développements non seulement quantitatifs mais aussi qualitatifs, qui procèdent pour beaucoup de la recherche d'une image de marque régionale ou nationale, voire internationale favorisée par la connotation positive généralement conférée aux plans d'eau. C'est pourquoi, dans cette quête de l'eau (tout court), ceux-ci sont le plus souvent conservés, mais avant tout en tant que composante paysagère, même si quelques activités mineures liées à l'eau peuvent y persister, voire y prospérer, telles la plaisance ou la petite pêche*» (Charlier, 2007).

2.1.3. Echelon local

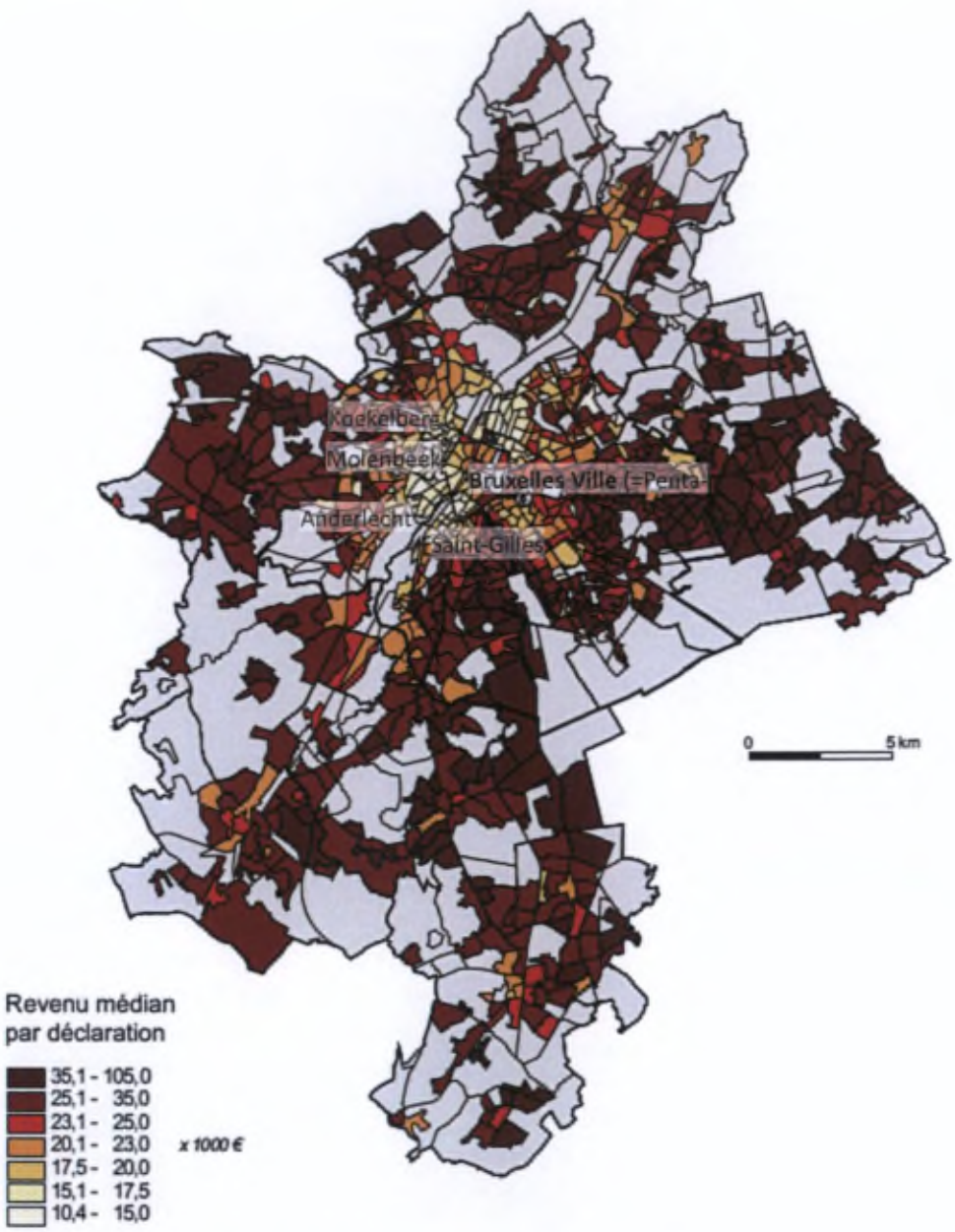
Voies d'eau, vallées, territoires désindustrialisés et disparités socio-spatiales

Si les voies d'eau et les territoires qu'elles sillonnent apparaissent comme des potentialités de densification et de valorisation foncière et immobilière aux échelons supérieurs, l'échelon local fait apparaitre les risques socio-économiques que de telles mutations pourraient entrainer.

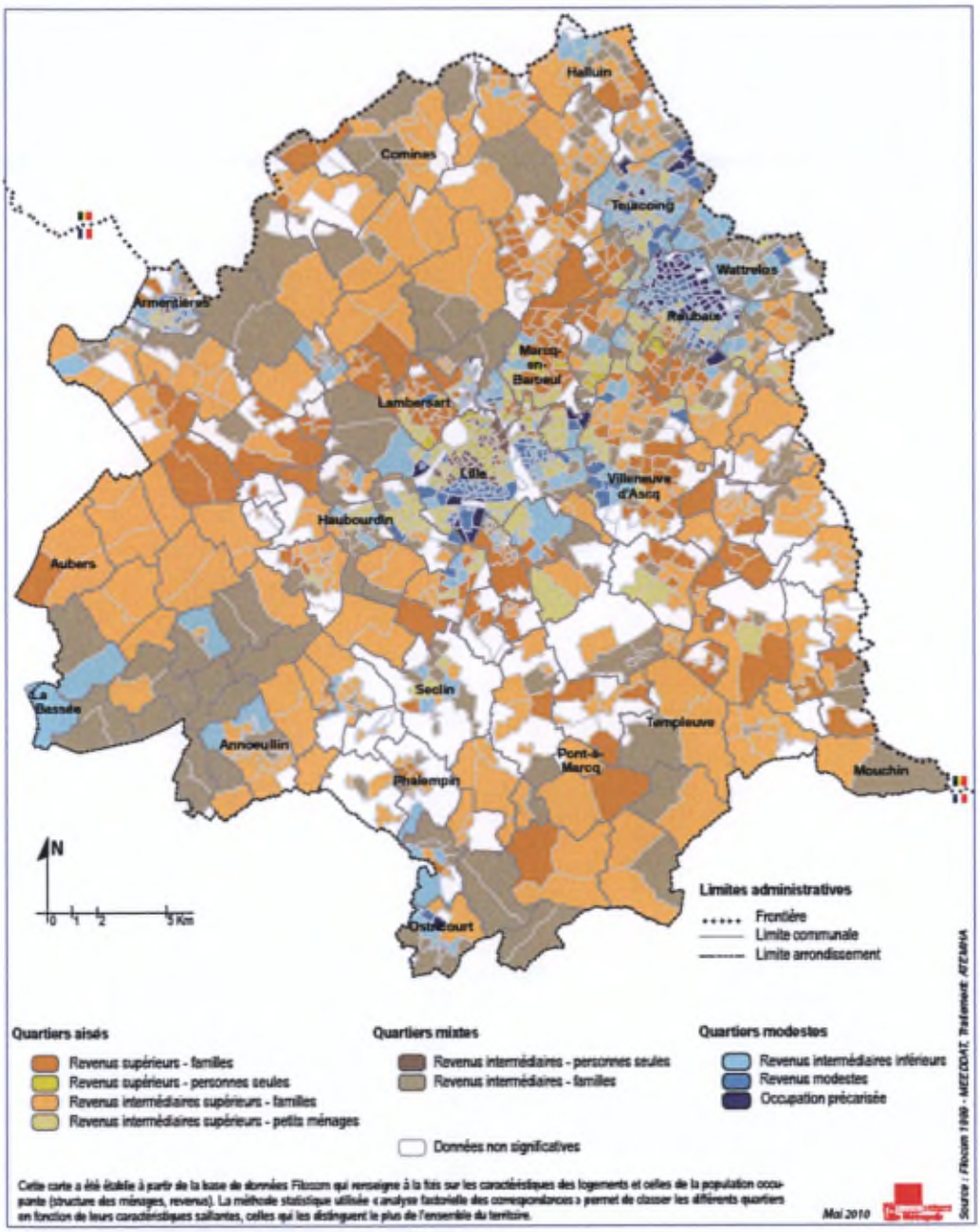
En effet, le premier volet historique montrait que ces quartiers bordés par la voie d'eau ont fixé, tour à tour, les artisans, les industries et les ouvriers qu'ont remplacés, suite à la désindustrialisation, des populations en grande partie immigrées et peu qualifiées. A Bruxelles, l'ancien axe industriel de la Senne marque encore aujourd'hui une césure socio-spatiale dans le paysage bruxellois. Son versant occidental, au relief peu accentué, concentre une population plus pauvre, plus jeune, provenant de l'immigration, particulièrement dans «le croissant pauvre», situé dans les quartiers de l'ouest du Pentagone et les faubourgs de la première couronne du 19ème siècle tandis que les quartiers plus aisés sont installés dans le haut de la ville intra-muros, en seconde couronne et en périphérie (carte 2.4). Dans la métropole lilloise, l'industrialisation s'étant davantage développée en pôles que selon un axe, les quartiers touchés plus fortement par la désindustrialisation et la pauvreté prennent part dans une mosaïque «*où les quartiers aisés voisinent avec les quartiers intermédiaires, parfois même avec les quartiers les plus défavorisés (...) Les espaces en difficulté forment deux grands ensembles géographiques au coeur de l'agglomération; au nord-est, sur les communes de Roubaix, Tourcoing, Wattrelos, Hem et Croix; et au sud de Lille (Lille-Sud, Faubourg de Béthune, Moulins, Wazemmes et Fives), et dans sa couronne (Loos, Haubourdin, Wattignies, Faches-Thumesnil, Mons en Baroeul et Villeneuve d'Ascq). S'y ajoutent des secteurs urbains plus isolés à Seclin, Armentières et Ostricourt notamment*» (carte 2.5) (Agence de développement et d'urbanisme de Lille Métropole, 2010). Les fragmentations spatiales, entre quartiers riches et pauvres, ont tendance à se renforcer dès lors que la croissance du niveau de qualification et les mouvements migratoires se traduisent par une certaine «spécialisation socio-professionnelle» de la population en même temps qu'elle abrite une part importante de populations précarisées. L'arrondissement de Lille accueille ainsi en 2007, 48% des cadres et professions intellectuelles supérieures résidant dans la région, pour 30% de la population totale tandis que la métropole regroupe aussi une part importante des territoires de Zones Urbaines Sensibles (ZUS) de la région et 47% de la population régionale résidant dans ces zones. En fait, les «spécialisations socio-démographiques» du territoire se développent dans les deux sens (Agence de développement et d'urbanisme de Lille Métropole, 2010).

Ces situations différenciées, lisibles particulièrement dans l'espace urbain, renvoient à la question sociale des processus d'exclusion et de disqualification. Dans la sociologie urbaine, le terme de «polarisation socio-spatiale» conduisant à la formation de la «ville duale» est utilisé pour désigner, à son paroxysme, ce processus de renforcement des zones les plus riches et de la pauvreté des zones les plus pauvres. Cette polarisation, ou pour le moins, la lisibilité dans l'espace d'une mosaïque de contextes sociaux très variés et mouvants est le fait des quartiers centraux de nombreuses anciennes villes industrielles, à l'instar de Bruxelles et Lille. Comme montré par P. Le Galès, ces réalités sont étroitement liées à leur histoire. «*La spirale du déclin des quartiers centraux, anciennement quartiers ouvriers ou quartiers de marins dans les ports, ce que les Britanniques ont appelé inner city crisis, a d'abord touché les villes industrielles britanniques les plus marquées par la désindustrialisation (Birmingham, Glasgow, Bradford, Sheffield, Coventry, Manchester), d'autres villes industrielles (Saint-Etienne, et le Creusot, Lille, certaines villes de la Ruhr, Liège), des ports (Naples, Gênes, Marseille, Bilbao, Barcelone, Porto, Le Havre, Liverpool, Rotterdam, Hambourg), des villes comme Bruxelles ou Francfort, de petites*

villes industrielles enfin. Ce déclin des quartiers des centres urbains en crise était d'autant plus visible que l'immigration extra-communautaire à compter des années 1960 et suivantes s'est installée dans ces quartiers» (Le Galès, 2003).



Carte 2.4: Revenu médian par déclaration -revenus 2002
(Observatoire de la Santé et du Social de Bruxelles-Capitale, 2006)



Carte 2.5: profil social des quartiers en 1999 dans l'arrondissement de Lille (Agence de développement et d'urbanisme de Lille Métropole, 2010)

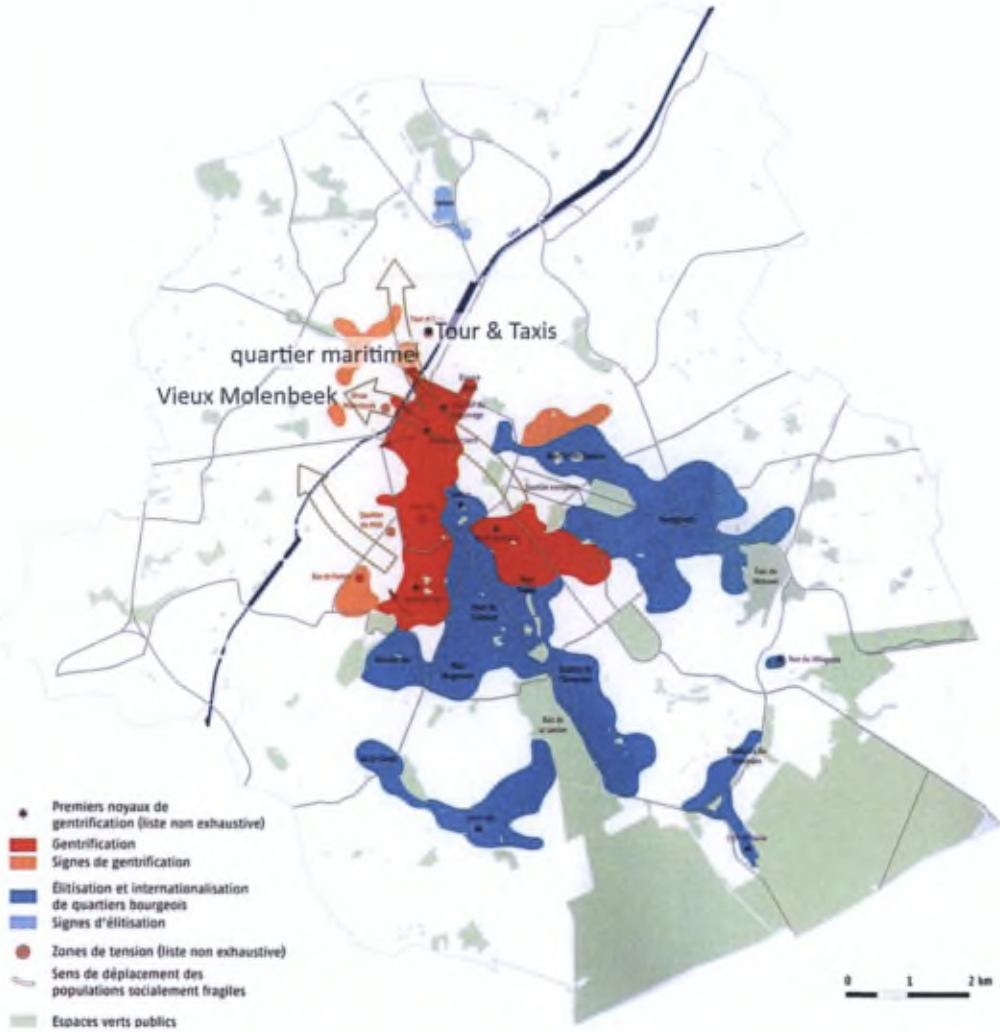
Revitalisation urbaine, *riverfronts* et processus de gentrification

Suite aux actions publiques de revitalisation concentrées dans ces quartiers en difficultés, ceux-ci font l'objet 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*» (Kesteloot et al. 2007). Tandis que le phénomène concerne surtout les quartiers centraux, celui-ci tend à se développer vers certains quartiers bordant l'ouest du Pentagone, franchissant ainsi la frontière du Canal pour atteindre notamment le quartier maritime ou le Vieux Molenbeek (carte 2.6). Dans ces quartiers, l'émergence des lofts aménagés dans d'anciens bâtiments industriels attire un nouveau public.

Selon Kesteloot et al., «*cette population participe grandement à la revitalisation de ces quartiers. Mais sa présence contribue évidemment aux effets d'éviction et de dualisation sociale*» (Kesteloot et al. 2007). De manière plus tranchée, Van Criekingen et al. soutient que «*ces politiques de 'revitalisation' appuient de facto des processus de gentrification, nourris par ailleurs par des stratégies privées d'investissement résidentiel ou commercial (...) Si ces dynamiques ont une face brillante très souvent mise en avant (p.ex. rénovation du bâti ancien, ouverture de nouveaux commerces), elles impliquent aussi un appauvrissement accru de certaines populations en place (du fait de l'accroissement de la part du loyer dans le budget des ménages, p.ex.) ou l'éviction de certains habitants hors des quartiers 'revitalisés', menant in fine à une accentuation de la polarisation sociale du territoire*» (Van Criekingen et Decroly 2009).

Toutefois, ce processus de gentrification prend des intensités relatives selon les villes dans lesquelles il s'inscrit. A Bruxelles, M. Van Criekingen avait montré, compte tenu de critères liés à la mobilité des jeunes adultes, de croissance de statut social et d'activités de rénovation, qu'il s'agissait davantage, dans les quartiers centraux bruxellois, «*d'une gentrification marginale (...) processus pour lequel certains quartiers centraux se voient réinvestis par une population jeune, très scolarisée, globalement plus aisée que les populations préalablement en place sans pour autant être «riche» à l'échelle de la ville. Beaucoup plus que des yuppies à hauts revenus insérés dans les activités de pointe du tertiaire supérieur, il s'agit d'actifs aux profils plus modestes, employés dans des secteurs où la flexibilité et l'instabilité plus ou moins importantes des emplois ne sont pas rares (services sociaux, culturels, médias, éducation...)*» (Van Criekingen, 2003). Ce type de transformation sera-t-elle une première étape vers un espace exclusif de classes sociales à hauts revenus ou bien, selon l'hypothèse retenue par l'auteur, a-t-elle un caractère fini? Si l'on tient compte des expériences des villes qui ont été les foyers d'innovation des opérations de reconversion des *waterfronts*, il semble que les politiques d'aménagement et la vocation donnée aux sites portuaires péri-centraux jouent un rôle important dans les trajectoires que prennent ces mutations. Dans ces modèles, l'option résidentielle a été controversée. En effet, dans les premiers temps, les espaces portuaires récupérés ont pu apparaitre comme une source providentielle de terrains à bâtir acquis à faible coût, dans toutes les agglomérations connaissant une crise du logement, notamment une pénurie de logements locatifs pour les catégories à faibles revenus. Cependant, le désengagement de l'Etat dans le financement direct du logement social, conjugué au mar-

ché immobilier très actif autour des *water-fronts* a abouti à une gentrification totale d'anciens quartiers industrialo-portuaires, notamment aux Etats-Unis et en Grande-Bretagne (Chaline & Rodrigues Malta, 1994).

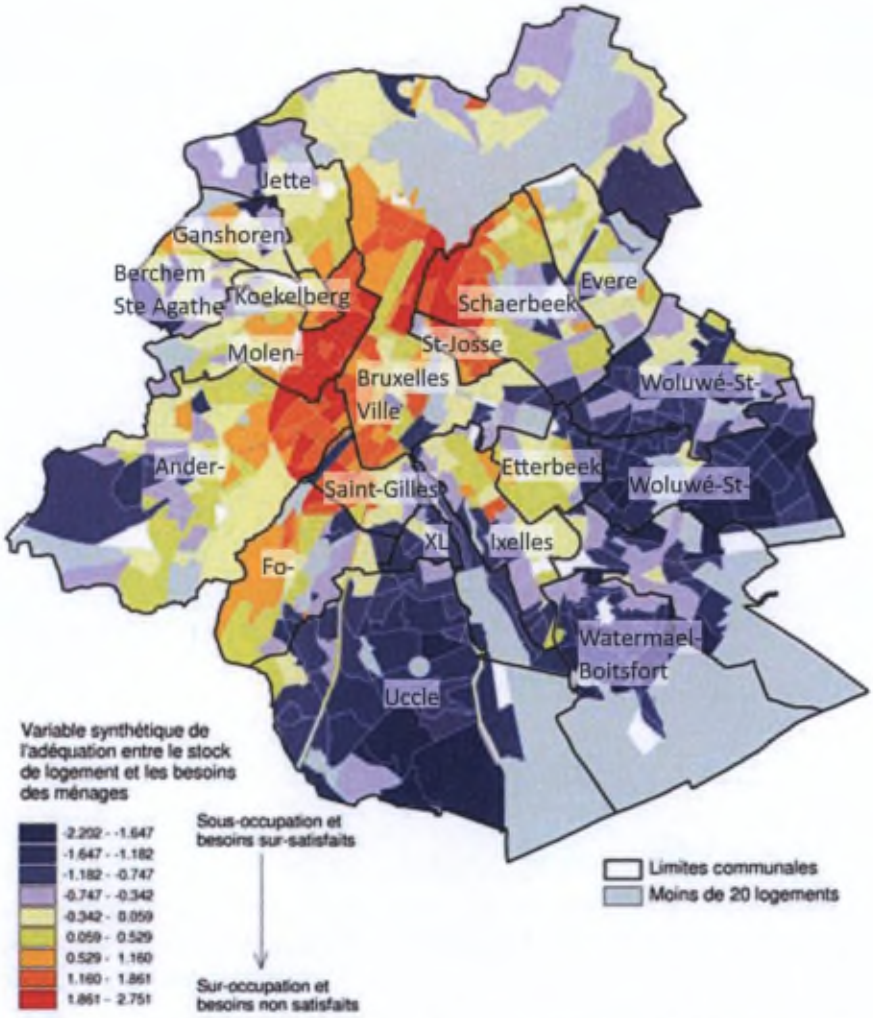


Carte 2.6: Processus de gentrification en région bruxelloise (Dessouroux & Puissant, 2008)

Localement, la question se pose plutôt au niveau du contrôle et de l'encadrement, par les pouvoirs publics, des effets négatifs de ces revitalisations urbaines. Elle se pose encore davantage lorsque des questions démographiques viennent s'y ajouter. Ainsi, à Bruxelles, dans les quartiers centraux bordant la voie d'eau, les plus précarisés de la région bruxelloise, les statistiques montrent que, depuis 2001, «*ce sont les zones déjà identifiées comme étant sur-occupées qui ont connu les plus fortes croissances démographiques* (carte 2.7). *Ainsi, la disponibilité de logements pour accueillir de nouveaux habitants (nouveaux nés ou migrants) qui devrait logiquement avoir un impact majeur sur les évolutions de population à court terme ne s'avère pas positivement corrélée*

avec l'accroissement de la population» (Institut Bruxellois de Statistique et d'Analyse (IBSA), 2010).

L'enjeu de la densification urbaine se décline donc de manière variée selon l'échelon géographique considéré. Elle touche l'existence de la fonction portuaire et fait surgir des questions sociales de manière vive au niveau local. La troisième partie s'attardera à montrer les modalités des mutations qui lui sont liées, à travers l'intervention publique et privée, et plus particulièrement à travers ce tournant d'un urbanisme de plan à un urbanisme de projet. Ce passage qui, selon les critiques du projet, pourrait bien «*se faire au détriment des groupes sociaux les plus démunis, ceux que la désindustrialisation et la réforme des Etats providence semblent déjà toucher en priorité et que les politiques d'urbanisme de l'Etat keynésien contribuaient à protéger*» (Pinson, 2009).



Carte 2.7: Représentation synthétique de l'adéquation entre stock de logement et besoin des ménages dans la région bruxelloise, 2001 (Institut Bruxellois de Statistique et d'Analyse 2010)

2.2. Le redéploiement du transport fluvial et le rôle des ports intérieurs

2.2.1. A l'articulation de l'échelon supra-national et régional/ métropolitain

Le port intérieur: définition, type et fonction

Précisons d'abord le rôle d'articulation des ports intérieurs à l'interface global-régional. Ceux-ci sont des plates-formes régionales pour la distribution des flux de trafic de fret international. «*Les ports intérieurs s'intègrent dans la géographie économique régionale en liant une région à une chaine globale d'approvisionnement*» (Rodrigue, Debrie, Fremont, & Gouvernal, 2010).

Wakeman, cité par (Rodrigue et al., 2010), utilise un système à trois étages pour représenter les relations fonctionnelles entre un terminal intermodal et son *hinterland** (figure 2.4). Dans ce système, le premier tiers représente le terminal, le second tiers désigne les activités logistiques reliées au terminal et le dernier tiers illustre une gamme d'activités dans le secteur de la distribution ou de l'industrie de transformation (activités manufacturières) dans lequel les matières importées ou à exporter sont traitées ou gérées par les activités logistiques du second tiers. Dans cette structure, l'*hinterland* est la somme des flux des trois ensembles.

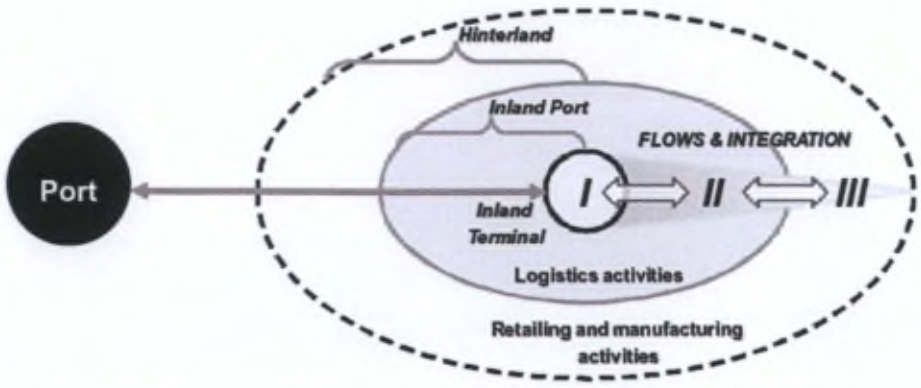


Figure 2.4: Les relations fonctionnelles entre port intérieur et leur *hinterland* (Rodrigue et al., 2010

Quels critères permettent de différencier un port maritime d'un port intérieur? Par ailleurs, ces derniers se distinguent à travers une variété de profils. Comment les caractériser? Faisons l'exercice avec le Port de Bruxelles et celui de Lille.

D'abord, selon le choix du critère, le Port de Bruxelles peut être considéré comme un port maritime ou un port intérieur. Sous l'angle du tarif appliqué aux dockers ou celui de l'accessibilité des bateaux de mer, le Port de Bruxelles est maritime, du moins dans sa partie réservée à l'avant-port, jusqu'au pont Van Praet. Tandis que le port lillois est intérieur. Néanmoins, si l'on considère qu'un port maritime est «*un noeud obligatoire pour l'interface mer/terre (...), tandis que le port intérieur n'est qu'une option pour la distribution des marchandises à l'intérieur du territoire*» (Rodrigue et al., 2010), dans ce cas, la dimension de port intérieur du port de Bruxelles dépasse sa dimension maritime. De même, sous l'angle des critères donnés par M. Dooms et C. Macharis, qui intègrent le niveau spatial de l'*hinterland*, la situation géographique et la part du port dans l'économie régionale, le Port de Bruxelles est intérieur, tout comme celui de Lille (Dooms & Macharis, 2003). En effet, l'étendue de leur *hinterland* est de dimension régionale ou métropolitaine. Ils sont situés à proximité du centre-ville, dans un tissu dense. Quant aux parts du port dans l'économie régionale, elles sont largement dominées par les activités tertiaires générées au sein de leur région respective.

Ensuite, de quels types de port intérieur parlons-nous? Il semble nécessaire de préciser le sens de cette notion, au demeurant floue. « *Il n'y a pas de consensus sur la définition du terme car il existe différents types de ports intérieurs en fonction de leur position géographique, leurs fonctions et leurs acteurs. Ceci explique la variété d'autres termes utilisés plus pertinents selon le cas de figure (terminaux intérieurs, plateforme)*» (Rodrigue et al., 2010). Cette notion de port intérieur, qui revêt une acception plus large que celle de port fluvial (voir introduction), peut être affinée en regard de différents facteurs:

- Port métropolitain ou port industriel?

En considérant la position géographique, assortie du critère de l'environnement socio-économique, du rapport flux entrant/flux sortant, et du type de marchandises transportés, M. Dooms et E. Haezendonck opposent port métropolitain et port indus-

triel (Dooms & Haezendonck, 2004). Dans ce cadre, les ports de Bruxelles et de Lille sont des ports métropolitains. En particulier, il s'agit de systèmes portuaires métropolitains puisque tous deux intègrent un réseau de sites répartis le long de la voie d'eau. Leur situation en centre urbain, leurs flux majoritairement en importation, leur répartition du trafic dominée par des matériaux de construction (viennent ensuite des produits pétroliers et agricoles pour Bruxelles; des produits liés aux travaux publics et infrastructures et des conteneurs de déchets pour Lille) leur confèrent une fonction principale de logistique urbaine.

• Satellite, centre de distribution ou centre transmodal?

Un port intérieur peut également se définir par le rôle qu'il joue dans le transport de conteneurs. Trois fonctions principales ont été définies par J.-P. Rodrigue et al: le rôle satellite (du port maritime), le centre de distribution ou le centre transmodal. Dans ce cadre, le Port de Bruxelles et Ports de Lille sont des centres de distribution. «*Il s'agit de la fonction de transport la plus commune d'un terminal intérieur, au sein de laquelle les chargements conteneurisés sont composés ou décomposés. De cette façon, le terminal intérieur confère une centralité à l'intérieur d'un système terrestre de distribution de marchandises*» (Rodrigue et al., 2010).

• Acteurs privés ou publics?

Ici, la question se situe au niveau de l'articulation d'intérêts divergents, concurrentiels, voire conflictuels. Si les acteurs privés sont liés à des chaines d'approvisionnement, sans parfois de rapport étroit avec la région dans laquelle ils s'implantent, les acteurs publics poursuivent l'objectif d'ancrer la marchandisation du produit à l'intérieur de l'économie régionale. Ces deux types d'acteurs s'inscrivent donc dans des logiques distinctes qui se déploient sur le même territoire:

«*Pendant que l'intégrateur tente de reconstituer au niveau global une disciplinarisation et une hiérarchisation des flux les plus productives possibles, les territoires logistiques du post-fordisme* élaborent, eux, de nouvelles intégrations horizontales de réseaux techniques et sociaux, deux pratiques concomitantes et portant sur un même espace, mais qui s'affrontent*» (Baudouin, 2003).

A Bruxelles, le port est une société régionale de droit public. Tandis qu'à Lille, le port est concédé par l'Etat à un Etablissement Public, la Chambre de Commerce de l'Industrie de Lille Métropole (aujourd'hui CCI Grand Lille). Ces deux organes articulent sphère publique et privée sur leurs emprises, à l'interface entre la ville et la voie d'eau. Dépendant d'une autorité publique, ceux-ci concèdent leurs terrains en gestion à des acteurs économiques et industriels, majoritairement privés, mais aussi à quelques associations qui prônent l'utilisation récréative, touristique et culturelle de la voie d'eau. Dans ce réseau de relations, le mode de gouvernance portuaire est primordial. Cet aspect fera l'objet d'une analyse plus approfondie dans la troisième partie.

• La double logique de nodalité* et polarité

Comme les ports maritimes, les ports intérieurs s'inscrivent dans un processus de desserte, articulant les activités portuaires et terrestres. «*Cette articulation relève d'une double logique de nodalité et de polarité. La nodalité se définit par rapport aux fonctionnements internes des réseaux. Un nœud est alors le point de croisement et d'articulation des lignes dans les réseaux fonctionnels des opérateurs. La polarité se réfère aux surfaces desservies. Elle se définit en fonction des espaces «ressources» ani-*

més (par les pôles) qui peuvent être appelés «arrière-pays». La distinction nœud et pôle renvoie donc au couple géographique réseau/surface» (Debrie, Eliot, & Soppé, 2005).

Ainsi, le Port de Bruxelles et Ports de Lille jouent un rôle nodal au niveau national et international par les trafics qui transitent par ces places portuaires (80% du trafic sur le Canal de la Deûle de Bauvin à Marquette est un trafic de transit en 2010; quand le trafic de transit passant par la voie d'eau bruxelloise enregistre 33% du trafic global). Par ailleurs, le rôle de centre de distribution joué par ces deux ports desservant un *hinterland* d'envergure régional ou métropolitain renvoie quant à lui à une logique de polarité.

• La pression des acteurs urbains

Une constante, pour les ports intérieurs intégrés dans un tissu urbain dense, est la source d'incertitudes concernant leur développement. «*D'une part, celle-ci est causée par le changement permanent de vues sur les besoins fonciers du développement urbain en terme de répartition fonctionnelle de l'espace. D'autre part, elle provient de la friction existant entre, d'un côté, le développement portuaire, et de l'autre, le développement urbain sous la forme de bureaux, de logements, de zones de loisirs*» (Association internationale Villes et ports, 2004).

Dans le cadre de la gestion de ces frictions, les capacité des acteurs à structurer des processus d'action collective influence l'échelle d'action qui, elle-même, peut conditionner l'évolution de la relation ville-port.

De ce point de vue, la différence des situations lilloise et bruxelloise illustre ce pouvoir d'action à un échelon particulier, «*appartenant à ceux qui peuvent sauter les échelles vers le haut ou le bas aux dépens de ceux qui sont pris au piège d'un échelon déterminé*» (Dupuy & Géneau de Lamarlière, 2007).

Au sein de la métropole lilloise, les collectivités territoriales se sont rassemblées, en 1999, pour réaliser la plate-forme multimodale et logistique «Delta 3» de Dourges, en limite d'agglomération. Cette opération avait notamment pour objectif de relocaliser le terminal rail-route de Saint-Sauveur, proche du centre urbain, et ainsi, de sortir de l'agglomération lilloise une part du trafic de marchandises. Ce projet a nécessité le regroupement de plusieurs échelons autour d'un Syndicat Mixte: la Région Nord- Pas-de-Calais, les Départements du Nord et du Pas-de-Calais, Lille Métropole Communauté Urbaine, les Communautés d'Agglomération d'Hénin Carvin, de Douai, de Lens-Liévin et la Communauté de Communes du Sud Pévélois. Aujourd'hui, la plate-forme n'est toujours pas effectivement multimodale, en particulier pour le volet fluvial (Samarcande Transport-Logistique-Territoire, 2010). Cependant, la réalisation de ce *hub* a permis d'ouvrir la réflexion sur la place et le rôle du port en centre urbain par le desserrement des activités portuaires, industrielles et logistiques qu'il permet en bordure d'agglomération.

Par contre, la situation bruxelloise est singulière puisque l'enclavement du territoire administratif duquel le port dépend, la Région Bruxelles-Capitale, au sein de la région flamande, rend impossible de desserrer les activités portuaires à l'extérieur de la région centrale, alors que dans beaucoup de ports intérieurs européens, leur exurbanisation est plus prononcée, voire totale. La dimension des relations urbano-portuaires y est alors très présente (Charlier, 2014).

C'est au niveau local que prendra forme cette friction, sous la forme de conflits d'aménagement. Trois sites (deux à Bruxelles, un à Lille), à l'interface ville-port, seront

étudiés dans la troisième partie, sur lesquels les processus de projet seront interrogés en tant que formes d'action collective susceptibles de dépasser ces concurrences entre fonctions.

La nécessité d'un rééquilibrage vers des modes de transport moins polluants

Entre 2008 et 2010, le transport par voie d'eau à Bruxelles a baissé de 18% tandis qu'il a progressé à Lille de 10% (en valeur absolue, le trafic fluvial bruxellois reste toutefois quatre fois plus important que le trafic lillois). Néanmoins, ces variations n'influencent que très faiblement l'évolution totale du transport de marchandises, conditionnée nettement par les fluctuations du trafic routier (figure 2.5).

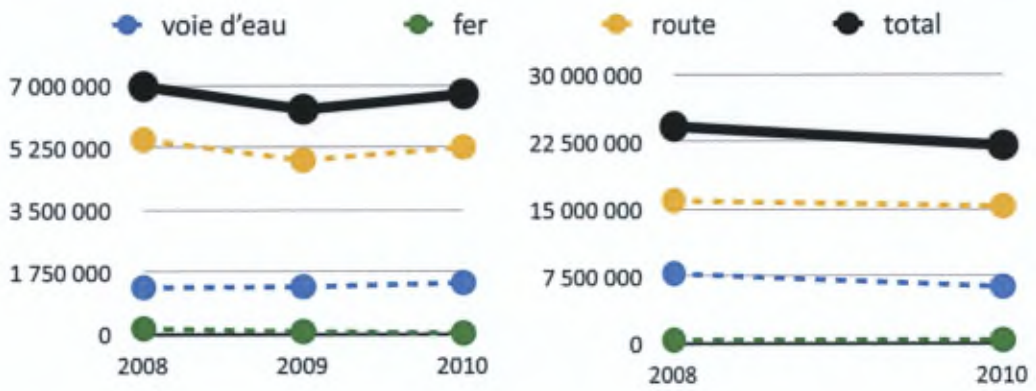


Figure 2.5: évolution du trafic par mode entre 2008 et 2010 (Ports de Lille et Port de Bruxelles)

En effet, en 2010, la route occupe 72% des parts dans le trafic total de la place portuaire bruxelloise, quand le mode fluvial n'en atteint qu'approximativement 26%. De même, dans la métropole lilloise, le mode routier génère 78% des flux tandis que le transport par voie d'eau n'en engendre que 21,5% (carte 2.8).

Carte 2.8: répartition modale du trafic des ports intérieurs dans le nord-ouest européen

Ces évolutions, isolées sur une courte période pour nos deux études de cas, ne sont que le reflet de transformations qui ont démarré, à grande échelle, depuis l'essor du mode routier et continuent à se poursuivre. Ainsi, à l'échelon européen, le transport par voie navigable intérieure évolue positivement sur la période 1995 à 2006 (+1,2%), mais sa contribution reste mineure par rapport à la croissance moyenne annuelle européenne pour le transport de marchandises tous modes confondus (+2,8%) (figure 2.6). Plus encore, la croissance du transport de marchandises par la route (+3,5%) a participé à réduire la répartition modale du chemin de fer, des voies navigables (-0,6%) et des 'oil pipelines' (-0,5%) dans le transport total de marchandises (figure 2.6).

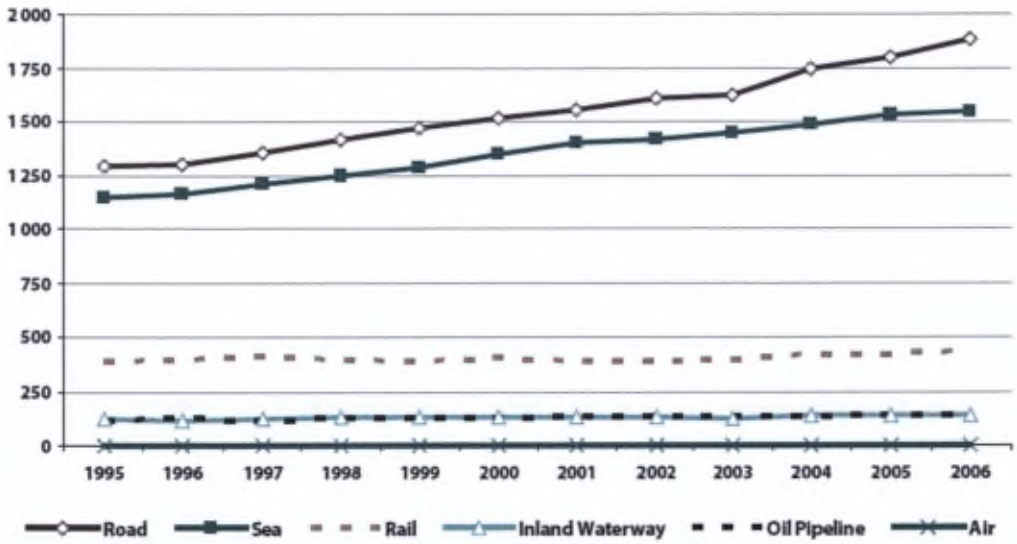


Figure 2.6: Performance du transport de marchandises, par mode, UE-27, 1995 à 2006 (milliard tkm) (Eurostat, 2009)

En réaction à la croissance de la congestion automobile et des coûts sociaux et environnementaux qui l'accompagnent, une prise de conscience a émergé, depuis la fin des années 1980, portant sur la nécessité d'un rééquilibrage en faveur des modes de transport les moins polluants, le fer et la voie d'eau. Dans ce sens, l'étude des externalités des différents modes de transports de marchandises indique que les transports maritimes, fluviaux et par voies de chemin de fer représentent les plus faibles proportions (5,1% et 5,8%) tandis que le fret routier et le transport par avion sont responsables de la part la plus importante des coûts externes (26,7% et 62,3%) (figure 2.7).

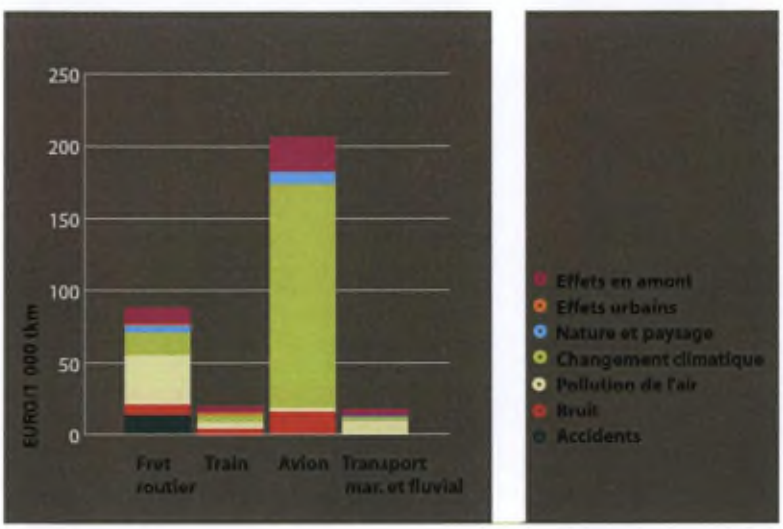


Figure 2.7: Coûts externes moyens en 1995 (EU-15, Norvège et Suisse) par mode de transport et par type de coût réalisé par Infras, IWW, 2000. Graphique reproduit dans le Livre blanc «La politique européenne à l'horizon 2010: l'heure des choix» (Commission-Européenne, 2001)

Port intérieur et mode fluvial: des alternatives au mode routier

Dans son rôle de liaison, la voie fluviale ne représenterait qu'une réelle solution alternative au mode routier qu'à condition que le réseau fluvial soit bien relié aux réseaux de transport ferroviaire et de transport maritime à courte distance. «*Or, le grand chainon manquant actuellement réside dans l'absence d'un lien étroit entre la mer, les voies navigables et le rail*» (Commission-Européenne, 2001). L'enjeu des ports intérieurs, en regard du transport de marchandises, est donc de devenir des plates-formes intermodales*. D'ailleurs, l'intérêt des politiques pour ce type de transport est croissant «*puisqu'il présente des avantages en termes de coûts, il permet de diminuer la pression environnementale et la congestion routière et il offre une alternative pour l'acheminement des conteneurs vers l'hinterland. Le marché du transport intermodal a été croissant ces dernières années même si, en chiffres absolus, le transport routier est encore le mode dominant pour les trafics vers l'hinterland*» (Macharis, Pekin, Caris, & Jourquin, 2008) .

La compétitivité du transport intermodal face au transport routier est fonction de la distance du port maritime avec lequel est lié le port intérieur (figure 2.8). Les terminaux les plus distants du port maritime ont donc une zone d'attraction économique plus large. Ceci s'explique par les coûts de structure. «*Plus la distance à parcourir est longue, plus la part des coûts variables dans le coût total du transport intermodal seront faibles et pourront compenser les coûts supplémentaires du transbordement dans les terminaux*» (Macharis et al., 2008).

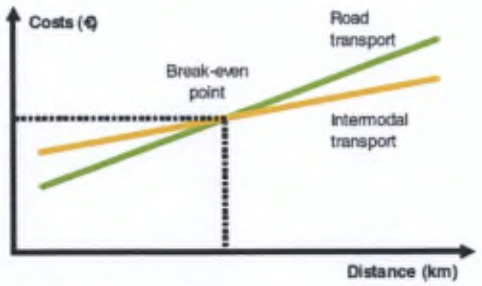
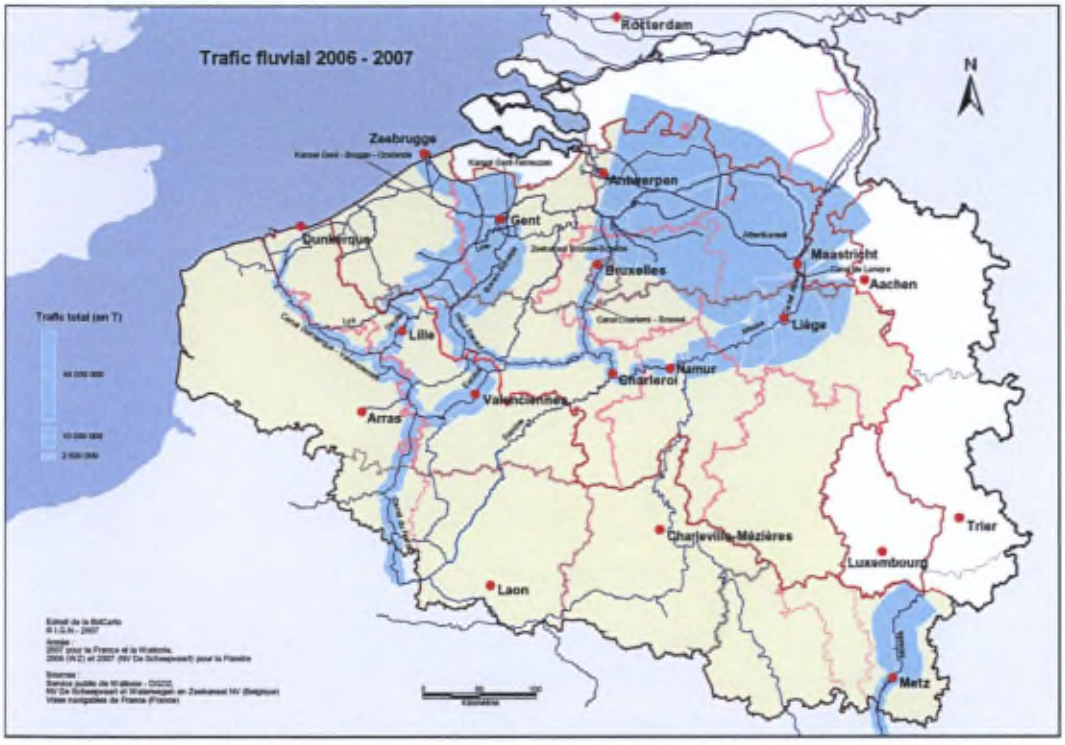


Figure 2.8: seuil de rentabilité du transport intermodal (Macharis et al., 2008)

Dans nos deux exemples bruxellois et lillois, différents facteurs constituent des obstacles à l'intermodalité.

Une première série de freins se situe dans les difficultés d'accessibilité au réseau fluvial, liées notamment à des rétrécissements de gabarit ou à la hauteur des ponts, trop basse pour le passage de deux ou trois niveaux de conteneurs. La carte transfrontalière du transport fluvial réalisée par l'INSEE (carte 2.9) permet une analyse plus fine des flux autour de Bruxelles et Lille. De façon corollaire, elle offre aussi une lecture du réseau fluvial, de ses limites et de sa hiérarchie. Sur l'axe Anvers-Bruxelles-Charleroi (ABC), la représentation des flux prend la forme d'un entonnoir. Ce goulet est fonction du rétrécissement de la capacité de la voie navigable à Bruxelles, passant de la classe IVb (6400-12000 t) à la classe IV (1000-1500t). L'accessibilité aux ports de Dunkerque et de Calais, *via* le Canal Dunkerque-Valenciennes, et au bassin de la Seine par le biais du Canal du Nord, sont problématiques, en raison de la faible hauteur libre sous les ponts et des effets goulot liés aux dimensions des infrastructures fluviales existantes. Sur cette portion de territoire, les flux majeurs du trafic fluvial sont concentrés sur les axes de desserte des principaux ports: Rotterdam et Anvers (première et deuxième place européenne) et Zeebrugge (entre la vingtième et vingt-cinquième place européenne et entre la dixième et la quin-

zième place pour les conteneurs). Dans ce cadre, le Canal Albert entre Liège et Anvers et la liaison Escaut-Gand-Lille sont les axes dominants, liant les ports maritimes au reste du territoire belge et européen. A l'échelle supérieure, comprenant l'ensemble européen, le Rhin est l'artère principale du transport de marchandises, sur lequel transitent les trois-quarts de la navigation fluviale européenne. Par ses affluents et canaux de liaison, il relie directement la Belgique, l'Allemagne, la France, le Luxembourg et les Pays-Bas (carte 2.10 et 2.11). Enfin, les ports de Lille et Bruxelles sont situés à moins de 100 kilomètres de plusieurs ports maritimes. Comme nous l'avons vu plus haut, cette distance relativement courte restreint la compétitivité du transport fluvial en regard du mode routier, en raison des difficultés de compensation des coûts supplémentaires liés à la rupture de charge*.

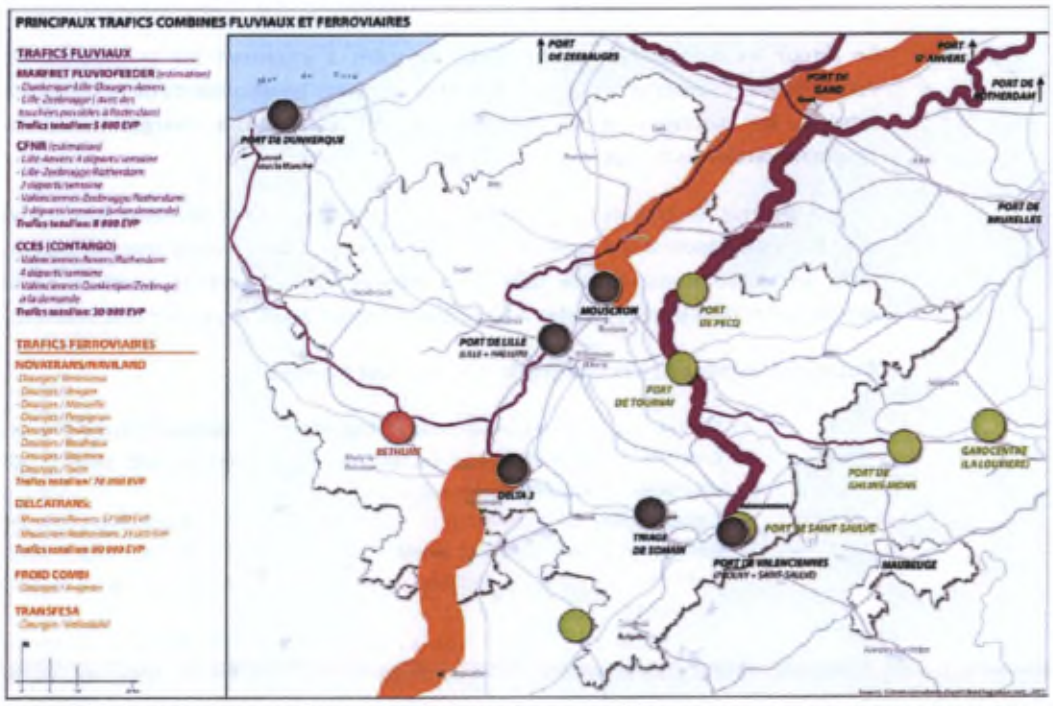


Carte 2.9: Trafic fluvial 2006-2007 (Institut national de la statistique et des études économiques (INSEE), 2008)

Carte 2.10: Trafic fluvial des ports intérieurs en 2008

Carte 2.11: Couloir, voies fluviales actuelles et nouvelles voies fluviales (Bureau Voorlichting Binnenvaart,

Un deuxième ensemble d'obstacles au développement du transport intermodal concerne l'obstacle à la connexion au mode ferroviaire. Tout comme pour le mode fluvial, la concentration des flux et le développement de l'infrastructure se sont mutuellement influencés. Ainsi, à Bruxelles, le volume insuffisant de marchandises qui transite par voie ferrée décourage les opérateurs à investir dans ce mode. L'explication de ce désintérêt prend sa source dans une politique nationale qui a concentré les flux de marchandises vers Anvers et les flux de voyageurs vers Bruxelles pour éviter les concurrences entre ces flux distincts. Plus récemment, la baisse du transport par rail correspond à l'arrêt des activités portuaires de l'opérateur intermodal TRW (Transport Route Wagon) (Hubert, Dobruszkes, & Macharis, 2006). Quant à la position lilloise, le maillage ferroviaire souffre d'effets frontière vers les principaux ports d'échanges maritimes belges et néerlandais, «*qui sont sans doute à lier aux problèmes d'exploitation ou d'exploitants*» (carte 2.12) (Région Nord Pas-de-Calais, 2011). Par ailleurs, il apparait que les politiques nationales de soutien aux modes doux, non harmonisées entre la France et la Belgique, influent sur les choix des corridors de transport. «*Il est apparu que le dispositif NARCON mis en oeuvre en Belgique conduit à la mise en concurrence déséquilibrée entre les sites ferroviaires combinés de part et d'autre de la frontière*» (Samarcande Transport-Logistique-Territoire, 2010). NARCON, National Rail Container Network, «*un des principaux bénéficiaires d'un système d'aide subventionné par le Gouvernement belge, facilite les liaisons entre le Port d'Anvers et certains ports intérieurs*» (Macharis et al., 2008).



Carte 2.12: les principaux trafics combinés, fer et fleuve, en 2010, source CATRAM (Région Nord Pas-de-Calais, 2011)

Face à ces obstacles freinant le développement du transport intermodal, différentes initiatives voient le jour. Une des plus signifiantes concerne la politique européenne des transports, à travers laquelle le développement du transport fluvial et le rééquilibrage modal sont considérés comme des axes prioritaires. Dans son Livre Blanc, la Commission Européenne entend renforcer la position du transport fluvial, «*par nature un mode de transport intermodal, par la mise en place d'embranchements fluviaux et l'installation d'équipements de transbordement afin de permettre le passage continu des bateaux tout au long de l'année*» (Commission Européenne, 2001). Cependant, dans sa révision à mi-parcours, en 2006, l'accent est plutôt mis sur le concept de «co-modalité» et «l'optimisation» des modes de transport (chaque mode est renforcé là où il est le plus efficace), plutôt que sur le transfert modal (Commission Européenne, 2006). Concrètement, le développement du programme des Réseaux Transeuropéens de Transport (TEN-T) est une traduction des mises en oeuvre de cette politique. Sur le territoire du nord-ouest européen, l'intervention majeure est le canal dit «Seine-Escaut». Celui-ci mettra en relation fluviale l'Ile-de-France avec le réseau fluvial à grand gabarit du nord-est européen (le bassin du Rhin et le réseau fluvial belge et néerlandais). Dans la foulée, des travaux sur le réseau fluvial devraient permettre d'améliorer les liaisons entre Lille et Gand-Zeebrugge et de créer ainsi un grand gabarit homogène. Ceux-ci concernent notamment l'amélioration des gabarits de la Lys, de l'Escaut Supérieur, la canal Gand-Zeebrugge. Cependant, le projet de ce canal à grand gabarit a déjà connu plusieurs reports et reconfigurations, pour en baisser le coût.

En effet, la mise en oeuvre du programme (TEN-T) «*se heurte à la faiblesse du budget alloué à cet objectif*» (PREDIT, 2008). C'est encore plus particulièrement le cas des voies navigables, qui ont reçu la plus petite part du gâteau. *In fine*, cette intervention européenne directe, basée sur des fonds publics, ne vise pas, en réalité, une régulation qui s'appuie sur des acteurs publics et des choix politiques de localisation des activités et de redistribution des bénéfices. Elle appuie plutôt «*la régulation du secteur sur les mécanismes du marché, et en premier lieu la concurrence entre les opérateurs (...) Les politiques dé-régulatrices, la constitution de zones de libre-échange et l'effacement des frontières nationales permettent un déploiement plus facile et plus efficace des fonctions et structures industrielles dans un cadre transnational*» (PREDIT, 2008). Dans ce sens, elle est un élément qui renforce le sens actuel de la globalisation économique, les modes compétitifs à la contrainte du «just in time», comme le transport routier ou le fret aérien, et peut donc entrer en dissonance avec la volonté affichée d'un soutien aux modes de transports doux. «*La politique commune des transports montre deux directions principales, au demeurant relativement contradictoires: l'ouverture des marchés du transport à la concurrence (la «déréglementation») et la protection de l'environnement (la «mobilité durable»)*» (PREDIT, 2008).

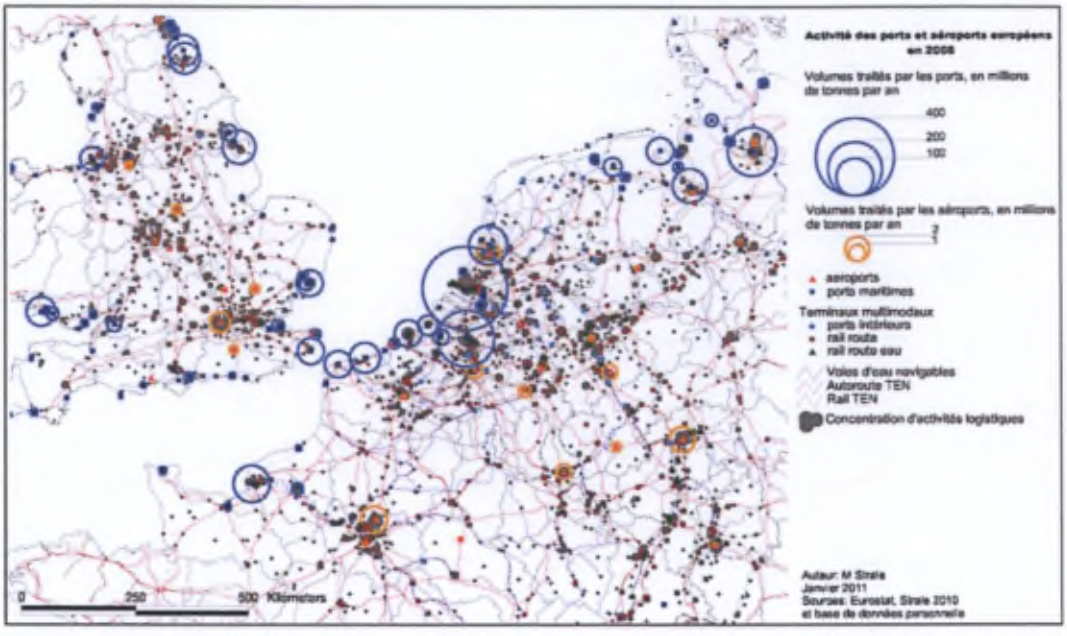
Les nouveaux enjeux de la chaine logistique

Outre l'enjeu environnemental du report modal dans lequel la voie d'eau a un rôle à jouer, le mode fluvial doit aussi s'adapter aux nouvelles donnes de la chaine d'approvisionnement. Aujourd'hui, dans le contexte de la mondialisation économique, la fonction ancienne du transport de marchandises

semble dépassée. Si bien qu'il est plus pertinent de parler «de marchandisation du produit». «*La circulation comprend, beaucoup plus largement que le seul transport, l'ensemble des services apportés aux marchandises au fur et à mesure de leur contextualisation dans un lien, caractéristique de la production post-industrielle, entre prestations matérielles et immatérielles*» (Collin, 2003). Cet ensemble de services s'intègre dans le champ des activités logistiques. Dans la définition donnée par M. Savy, la gestion logistique «*vise, si la prédominance d'intérêts contradictoires entre les acteurs n'y fait pas obstacle, à embrasser toute la chaine d'approvisionnement (supply chain management) de l'amont à l'aval (ou, réciproquement, de l'aval à l'amont dans une optique de flux tirés où les fluctuations du marché commandent l'ordonnancement de la production), du «fournisseur du fournisseur au client du client». Des notions telles que le stock zéro, le pilotage par l'aval, les flux tendus, le juste à temps, confirment le rôle primordial de la logistique dans la nouvelle organisation de la production, plus flexible et plus intégrée, que recherchent les entreprises. Dans le vocabulaire toujours mouvant des grandes entreprises industrielles et de distribution internationale, l'expression de supply chain management tend aujourd'hui à supplanter celle, déjà un peu désuète, de logistique*» (Savy, 2006). Celle-ci devient un des piliers de l'économie mondialisée actuelle, marquée par l'allongement (géographique et organisationnel) des filières de production et de distribution. En effet, la structure de la chaine de production, depuis maintenant une trentaine d'années, se caractérise par une fragmentation horizontale et verticale de la production manufacturière, une dispersion spatiale des activités très grande et une division sociale de la production (Région Nord Pas-de-Calais, 2011). Dans ce cadre, la proximité des grandes infrastructures de transport, combinée avec celle des bassins de consommation font des ports, des aéroports, des noeuds autoroutiers, des localisations attractives pour l'implantation des entreprises logistiques et productives. Ces lieux sont d'autant plus essentiels dans le contexte actuel de mondialisation économique que «*la logistique n'est pas délocalisable, sauf évidemment à accompagner des activités industrielles délocalisées et à contribuer à l'implantation des systèmes de distribution dans de nouveaux territoires*» (Savy, 2006).

L'analyse du développement des villes portuaires, à l'interface du global et du local, doit donc s'effectuer sous l'angle du «*rapport complexe entre stratégies des firmes globales et logiques de développement des nouveaux territoires de consommation et de production*» (Baudouin, 2003).

La carte de la localisation des terminaux de transport et des activités logistiques dans le nord-ouest européen réalisée par M. Strale (carte 2.13) montre que les infrastructures se concentrent dans le couloir allant de l'Angleterre au sud de l'Allemagne, c'est-à-dire le long de la «banane bleue» de Brunet. Celle-ci regroupe les régions les plus riches, densément peuplées et industrialisées d'Europe (Strale, 2011a). Cette concentration logistique vérifie l'analyse de J. Debrie à propos des pratiques en cours des grands armateurs, manutentionnaires ou transitaires. «*Dans un champ effectivement concurrentiel, elles correspondent toujours à des logiques d'articulation des réseaux et des espaces localisés de production et de consommation*» (Debrie et al., 2005). Au coeur de cet espace et des grands axes transeuropéens de transport, la Belgique occupe «*une situation de noeud pour le transport des marchandises en Europe*» (Strale, 2011a).



Carte 2.13: Localisation des terminaux de transport et des activités logistiques dans le nord-ouest de l'Europe (Strale, 2011a)

Les ports intérieurs comme acteur d'intermédiation entre logistique massifiée et logistique capillaire urbaine

Dans un article portant sur les nouveaux schémas en matière de logistique urbaine, les auteurs soulèvent la question de l'acteur tiers apte à se positionner comme partenaire des collectivités locales pour assurer l'intermédiation entre la logistique massifiée, en amont des espaces urbains, et la logistique capillaire, au sein de ces mêmes espaces urbains (Chanut, Paché, & Wagenhausen, 2012).

Il ressort que la localisation même d'un port intérieur de type urbain, participe à faire de ces ports des acteurs privilégiés pour assurer cette articulation entre logistique massifiée et logistique capillaire urbaine. En effet, ils sont à la fois proche du bassin de consommation et à l'interface des systèmes fluviaux, terrestres et parfois ferroviaires de distribution de marchandises

Cette intermédiation soulève la question de la mutualisation des ressources entre entreprises concurrentes et, par conséquent des pratiques coopétitives. Dérivées du mot coopétition, contraction entre coopération et compétition, ce dernier est défini comme «*un système d'acteurs qui interagissent sur la base d'une congruence partielle des intérêts et des objectifs*» (Dagnino, 2007).

Une des formes de mutualisation peut prendre la forme de Centre de Distribution Urbaine, «*dont l'objet est la massification des flux et l'optimisation des tournées à destination des commerçants et/ou industriels d'une zone urbaine. Il s'agit ici de diminuer le nombre de trajets de camions ou camionnettes, et souvent de créer des possibilités d'utilisation de matériels plus «urbains» (et moins polluants) pour réduire les incidences du transport de marchandises sur*

les niveaux de pollution et sur l'occupation de l'espace public, tout en améliorant l'efficacité de la distribution pour les transporteurs et les destinataires» (Chanut et al., 2012). Un des principaux enjeux auquel doit faire face ce maillon urbain de la chaine logistique est celui du «dernier kilomètre» ou «last mile». Celui-ci est défini comme la dernière étape d'un service de distribution d'entreprise vers le consommateur dans lequel les envois sont livrés au destinataire, que ce soit à son domicile ou dans un point de collecte. Il est généralement reconnu comme un des maillons les moins efficaces, le plus polluant de la chaine logistique et contribuant substantiellement à une hausse du coût global (Gevaers, Van de Voorde, & Vanelslander, 2011).

A l'instar d'autres villes européennes, Bruxelles et Lille ont montré ces dernières années des initiatives en matière de logistique urbaine, variant dans leurs fonctions, dans les formes de partenariats, dans les modes de transports utilisés ou encore dans l'aire géographique que couvre le dernier maillon de la chaine d'approvisionnement. La lecture de quelques projets ci-dessous montre un aperçu de la diversité des approches en la matière. En 2006, un des projets phares du Masterplan du Port de Bruxelles était le Brussels International Logistics Center, mis en place avec l'opérateur privé Sogaris. Ce dernier était envisagé comme un «*centre régional de distribution (CRD), destiné à servir le marché régional/métropolitain, en offrant des services à valeur ajoutée tels que l'entreposage et gestion de stocks, la préparation de commandes, l'assemblage et le montage, le conditionnement à façon et la gestion partagée des informations (...), en servant aussi de point de dégroupage et groupage de différents flux de marchandises, optimalisant ainsi la distribution dans la région métropolitaine*» (Vrije Universiteit Brussel, Office Régional Bruxellois de l'Emploi, Ecorys, & Cooparch-R.U., 2006). Néanmoins, en 2009, ce projet est abandonné, sous l'action des associations environnementales et comités de quartier à laquelle se conjugue un changement de majorité, issue des élections régionales, qui finit par définitivement enterrer le projet. Cet aspect questionne l'acceptabilité sociale du projet portuaire à laquelle sont souvent confrontés les ports intérieurs en milieu urbain. Ou, plus largement, il interroge le rôle du projet dans un contexte «géopolitique» de l'aménagement du territoire (Subra, 2007). Nous y reviendrons dans la troisième partie. En 2013, la logistique urbaine prend place dans l'actualisation du Masterplan, à l'horizon 2030, notamment à travers deux projets. Le premier concerne la rénovation et l'extension du centre TIR (Transport International Routier) comme pôle économique et logistique urbain, en partenariat avec un autre institution publique para-régionale, la Société de Développement pour la Région de Bruxelles-Capitale. Le second se rapporte au Village de la Construction, pour lequel sera étudié un projet de CDU urbain pour marchandises de construction, comme point de consolidation de commandes d'un ou plusieurs chantiers et d'où partent des véhicules complets vers les chantiers en fonction de l'avancement en temps réel des travaux (ECSA & Cooparch-R.U., 2013). A Lille, le port lance, en 2010, en partenariat avec le Pôle de Compétitivité des Industries et Commerce de Lille (PICOM), le projet de Centre Multimodal de Distribution Urbaine (CMDU). Celui-ci ambitionne de proposer un environnement pour une nouvelle logistique urbaine, basée sur la mutualisation, l'optimisation et la coordination des livraisons des points de vente et commerces situés en centre-ville. Celui-ci devrait couvrir des filières aussi variées que le stock externalisé ou tampon (afin de limiter l'espace de stockage onéreux des magasins au centre-ville); le groupage messagers et express; le ramas-

sage de recyclables, retours, emballages, fin de vie; un drive park (dépôts d'achats réalisés au centre-ville par des particuliers et récupération en fin de journée), etc. En terme de gestion, des logiciels spécifiques sont étudiés afin d'être en mesure de coordonner les flux. Le projet du CMDU semble donc cibler plus large qu'un CDU courant, en combinant les logiques d'une zone logistique et d'un CDU (Studio 012, Idea consult, Les 7 vents du Cotentin, Dynalogic, & Mageo, 2012).

Dans ces exemples, l'utilisation de la voie d'eau et du rail apparaissent, d'un point de vue économique, difficilement mobilisables à court terme. Cette difficulté d'utilisation de la voie d'eau pour la distribution finale des marchandises a été mise en évidence par M. Strale, car «*l'éclatement des flux amont à destination des espaces urbains rend compliqués la mutualisation et le regroupement des flux. Seules quelques villes, densément dotées en voies d'eau (Amsterdam, Utrecht) envisagent l'utilisation de ce mode pour la distribution finale*». Néanmoins, l'auteur met en évidence deux secteurs porteurs pour les ports intérieurs. Le premier est celui du transport de déchets ménagers, pour lequel Ports de Lille est d'ailleurs un des pionniers. «*Profitant de leur expertise en matière de transport des rebuts des espaces urbains, les ports investissent dans des infrastructures destinées à ces déchets particuliers. Cela se concrétise par la mise en place d'un ou plusieurs points de transbordement en milieu urbain où sont acheminés les déchets par la route pour être ensuite conduits à l'aide de barges vers leur destination : incinérateur, décharge ou centre de recyclage. Pour faciliter et accélérer les opérations de transbordement, ces déchets sont généralement conditionnés dans des conteneurs, ce qui permet le cas échéant de générer une activité supplémentaire pour les terminaux intermodaux existants*». Le second est celui des matériaux de construction (filière par ailleurs identifiée par le Port de Bruxelles pour un de ses projets stratégiques). «*Plusieurs ports européens envisagent ou ont mis en place des infrastructures dédiées, espaces de stockage et de manutention en général. Les flux sont constitués en partie de matériaux en vrac, ils sont massifiés et les espaces portuaires peuvent être une solution attractive pour leur stockage, qui se révèle problématique aux abords des chantiers en milieu urbain*» (Strale, 2011b).

Cependant, l'utilisation des modes fluvial et ferroviaire demeurent des arguments fondés, à long terme, sur la nécessité d'adopter des comportements plus durables en matière de mobilité, mais qui restent aussi dépendants de choix politiques. En comparant les coûts externes des flux entrants et sortants d'un port intérieur, transportés par voie d'eau dans un cas, et par la route dans l'autre cas, T. van Lier et C. Macharis ont par ailleurs montré que les ports intérieurs pouvaient contribuer à améliorer la durabilité de la distribution urbaine. En se basant sur le trafic du Port de Bruxelles pour l'année 2007, les auteurs ont montré qu'en utilisant le mode fluvial à la place du mode routier, les gains en termes de coûts sociaux et environnementaux s'élèvent à 11,5 millions d'euros (sans prendre en compte le paramètre de congestion routière) et à 27,5 millions d'euros (en l'intégrant). En tenant compte d'un pré ou post- achememinement routier, les coûts externes épargnés équivalent à 7,5 millions d'euros (sans congestion) et 19,1 millions d'euros (avec congestion) (van Lier & Macharis, 2011). Dans un contexte de congestion routière croissante, la proximité urbaine des ports intérieurs et leurs connexions aux modes alternatifs à la route sont des atouts qui pourraient leur donner à long terme un rôle croissant en matière de distribution urbaine. Mais l'importance de ce rôle dépend aussi des choix

politiques, tels que l'internalisation des coûts externes du transport, par exemple, qui consiste à les répercuter sur le prix payé par l'utilisateur, afin de l'inciter à modifier ses comportements.

2.2.2. Echelon local

Le décalage entre externalités positives globales et externalités négatives locales

Localement, les questions se situent au niveau des impacts sociaux, environnementaux et économiques des activités portuaires, industrielles et logistiques sur les populations locales. Comme dans les villes-ports maritimes, jusqu'au XIXème siècle, une symbiose fonctionnelle unissait la population locale avec le port et ses activités et prévalait sur la médiocrité qualitative du cadre de vie (Chaline & Rodrigues Malta, 1994). Aujourd'hui, sous l'influence des mutations économiques et techniques qui ont eu lieu à partir du XIXème siècle, la nature des emplois et le contact avec l'activité portuaire ont changé: le port constitue toujours un moteur important d'emplois et de valeur ajoutée, mais ce rôle est aujourd'hui moins perceptible car il s'exprime majoritairement par un effet d'entrainement sur l'économie locale (Boubacha et al., 1997). Un décalage se présente donc entre les externalités positives générées au niveau global, peu perçues par les populations locales et les externalités négatives qu'elles subissent directement (émissions de CO_2, bruit,...). L'enjeu se place donc dans la formulation des relations productives des divers citoyens de la cité avec les flux: «*si ces trafics passent par la place, c'est en fonction de ses savoir-faire et de ses infrastructures qui doivent en profiter le mieux possible. La durabilité est une réflexion économique des communautés territoriales qui mettent ainsi en balance les externalités positives et négatives des activités de la société pour son développement*» (Baudouin, 2003).

Parallèlement, ces emprises portuaires, souvent considérées comme moins nobles, voire sales, sont aussi convoitées pour la mise en place de programmes urbains, à vocation résidentielle et tertiaire, destinés à créer une mutation de l'interface ville-port afin d'élargir le centre urbain. Cet aspect a été décrit plus haut. Ces choix programmatiques sont souvent sources de tensions, voire de conflits d'aménagement et c'est au niveau local, à l'échelle du quartier, voire de l'opération urbanistique ou portuaire, que leur arbitrage est le plus souvent opéré. Nous examinerons dans la troisième partie le rôle du dispositif de projet au sein de ces arbitrages.

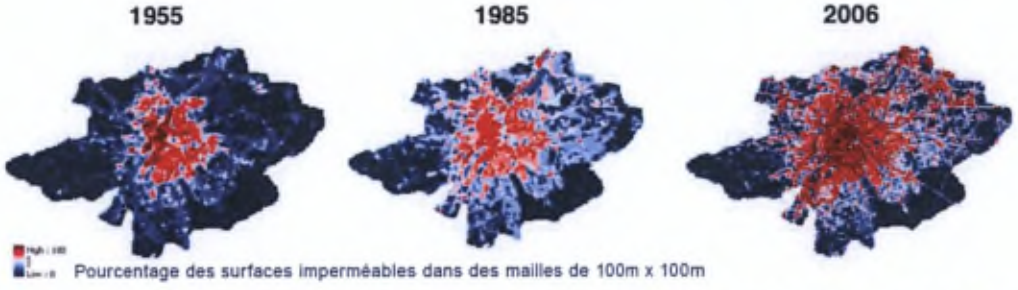
2.3. La gestion de l'eau et le rôle des «espaces fluviaux»

2.3.1. Echelon supra-national

D'une gestion des flux à une gestion spatiale de l'eau

Les interfaces entre villes et ports intérieurs sont aussi des espaces d'articulation entre la ville et sa voie d'eau. Ils forment des systèmes écologiques spécifiques, assument un rôle dans la régulation des crues, et plus largement, dans la gestion de l'eau. Or, leurs fonctions sont aujourd'hui re-considérées dans le cadre d'un changement de paradigme qui touche la gestion de l'eau dans ses cadres même de conception. En effet, à partir des années 70, la prise de conscience de l'état de dégradation des milieux aquatiques et de la qualité des eaux, de la réduction en quantité de la ressource et de la recrudescence des inondations ont favorisé les réflexions autour de la gestion de l'eau et la remise en cause des concepts qui prévalaient jusqu'alors. Des avancées dans les connaissances scientifiques replacent la question de la gestion de l'eau hors du domaine strict de la gestion des flux et l'orientent progressivement vers une gestion des espaces : «*bassin versant, lit mineur, lit majeur, zone humide, agriculture, urbanisation,...sont à présent impliqués dans la question de la gestion de l'eau (...) La gestion de l'eau devient contraignante spatialement*» (Mahaut, 2009). En effet, la meilleure connaissances des causes affectant les systèmes hydrologiques, tel que l'impact de l'urbanisation, a induit ce tournant paradigmatique d'un contrôle réactif en aval vers une approche proactive en amont. Ce changement de priorités rompt complètement avec l'approche prétendue traditionnelle des solutions «en bout de chaine». La gestion de l'eau essaie maintenant d'approcher les problèmes là où ils se produisent ou là où ils naissent. Dans ce cadre, les zones urbanisées ont un rôle actif

à jouer (...) En effet, l'imperméabilisation des sols, provoquée par l'extension de l'urbanisation, diminue les possibilités d'infiltration des eaux souterraines et génère en même temps plus de ruissellement de surface et de pollution diffuse (Nolf, Putseys, De Meulder, Shannon, & Willems, 2012). La prise en compte de cette dimension, en matière d'aménagement du territoire et d'art de bâtir, peut donc contribuer à impacter, ou au contraire réguler, la fréquence des inondations, et plus largement, le cycle de l'eau. Par exemple, en région bruxelloise, deux causes d'inondations sont directement liées à l'histoire de l'aménagement du territoire. Une première cause concerne l'accroissement de l'imperméabilisation des sols (carte 2.14). La part des sols imperméabilisés est passée de 18% en 1950 à 37% en 2006 (Région Bruxelles-Capitale, 2008). Un deuxième facteur se rapporte à la disparition des zones naturelles de débordement. «*Progressivement, sous la pression urbanistique et l'hygiénisme des XIX et XX*ème *siècles, les étangs et les zones humides ont été asséchés, les cours d'eau enterrés, empêchant tout débordement des volumes d'eau que la Région rencontre aujourd'hui lors d'orages*» (Mahaut, 2009).



Carte 2.14: Evolution de l'imperméabilisation du sol en région bruxelloise réalisée par l'ULB-IGEAT 2006 (Région Bruxelles-Capitale, 2008)

Le rôle des «espaces fluviaux» dans les nouveaux modèles de gestion de l'eau

Cette évolution des cadres de conception de la gestion de l'eau, d'une logique de gestion des flux canalisés à une logique de gestion spatiale de l'eau, nécessite un rapprochement étroit entre les disciplines de l'hydrologie et de l'aménagement du territoire, longtemps cloisonnées. Dans ce cadre, des espaces spécifiques, concernés par l'aménagement du territoire, et parallèlement, susceptibles de jouer un rôle dans la régulation des systèmes hydrologiques ont été identifiés. Ils concernent notamment les lits majeurs des cours d'eau, l'ensemble du bassin versant et les zones humides (Narcy, 2004). De fait, ils intègrent les interfaces entre villes et ports intérieurs, situées en creux de vallée.

- à propos du lit majeur des cours d'eau

Le concept de «ralentissement dynamique» détrône peu à peu celui de l'accélération de l'écoulement des eaux sur l'ensemble du linéaire et du stockage d'importants volumes en quelques points. Ainsi, ces travaux d'hydrologie sont renforcés par des travaux en matière d'écologie et de géogra-

phie fluviale pour aboutir à la notion d'espace de liberté, qui met en exergue l'importance de laisser la crue s'épandre dans le lit majeur. Les modes d'occupation du sol en lit majeur deviennent donc un des enjeux à maitriser pour la gestion des cours d'eau.

- à propos du bassin versant, en milieu urbain

Sous l'effet de la démultiplication des débits ruisselés par la croissance urbaine en amont des réseaux et la prise de conscience de l'ampleur de la pollution apportée au milieu aquatique via le ruissellement pluvial, des développements conséquents dans l'hydrologie urbaine font émerger des «techniques alternatives». Celles-ci visent à stocker l'eau pour étaler dans le temps son évacuation vers les réseaux (bassin de stockage, chaussée-réservoirs) ou à favoriser son infiltration dans le sol (tranchées d'infiltration, plateaux d'infiltration, noues et fossés, etc) et dont la mise en oeuvre nécessite l'établissement de servitudes pesant sur l'occupation des sols (règlements d'urbanisme).

- à propos des zones humides

Constituant un patrimoine écologique important, le rôle de ces milieux a ensuite été démontré quant à la rétention et l'élimination des flux polluants mais également quant à leur fonction de régulation dans la lutte contre les inondations.

Au niveau européen, ces réflexions se concrétisent dans la Directive Cadre sur l'Eau (DCE, 23 octobre 2000), qui oblige les Etats membres à mettre en place avant fin 2009, une gestion intégrée de l'eau au niveau des différents bassins hydrographiques de son territoire par la rédaction et l'adoption d'un Plan de Gestion de l'Eau. D'une part, cette directive implique la prise en compte de l'ensemble des usages qui ont un impact sur l'eau. Ces activités peuvent, en effet, produire des effets cumulatifs que l'on ne pourrait appréhender sans cette approche qui vise à offrir une vision globale des usages et de leurs effets sur la ressource. D'autre part, elle exige que la définition du périmètre d'action se situe au niveau du bassin hydrographique et non des frontières politiques ou administratives. Dans nombre de pays européens, la Directive Cadre sur l'Eau a été transposée en droit national, voire régional, dont nous verrons les déclinaisons à l'échelon correspondant.

2.3.2. Echelon régional ou métropolitain

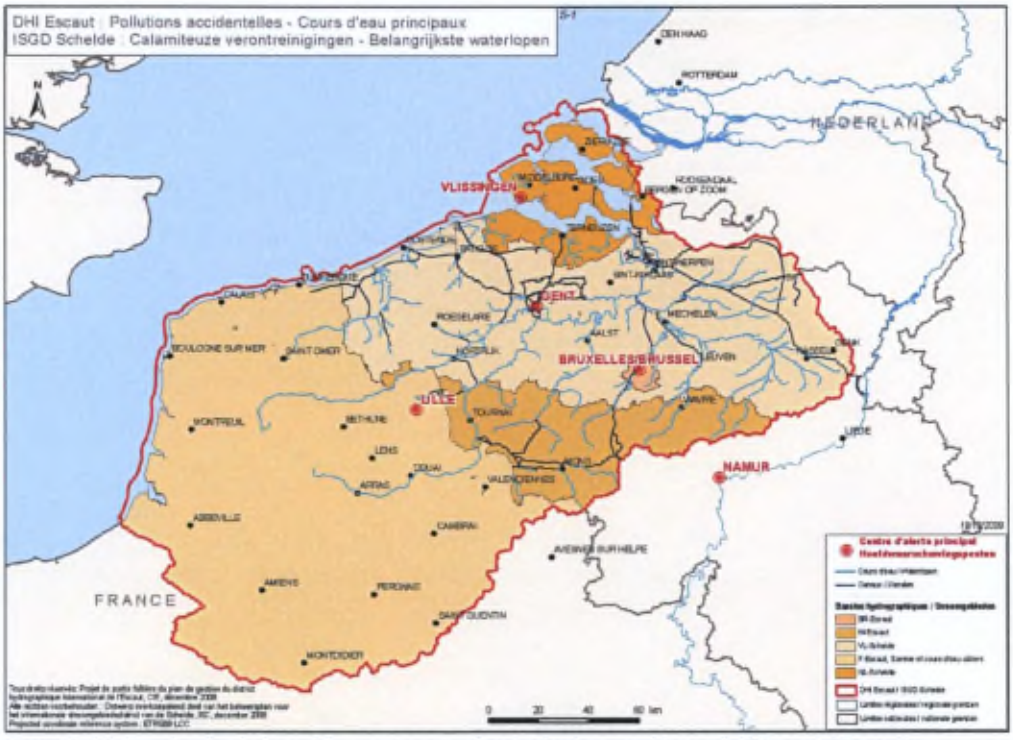
Le renouvellement de la relation ville-fleuve sous la montée des enjeux environnementaux et d'attractivité urbaine

Ce changement de paradigme en matière de gestion de l'eau, induit par la sphère scientifique, et les actions qu'il a suscitées au niveau européen, se déclinent par des initiatives au niveau national, et puis régional ou métropolitain, en même temps qu'elles récupèrent les actions existantes qu'avaient déjà entreprises les collectivités ou celles initiées plus localement.

Par exemple, à Bruxelles, le maillage bleu (carte 2.15), associé au maillage vert, lancés en 1999, sont des plans opérationnels qui répondent à ces constats. Ils sont mis en oeuvre par Bruxelles Environnement, l'organisme chargé de l'administration de l'environnement et de l'énergie au sein de la Région de Bruxelles-Capitale. Le Maillage Bleu ambitionne de restaurer le réseau des eaux de surface, les zones humides et les zones de débordement naturel.

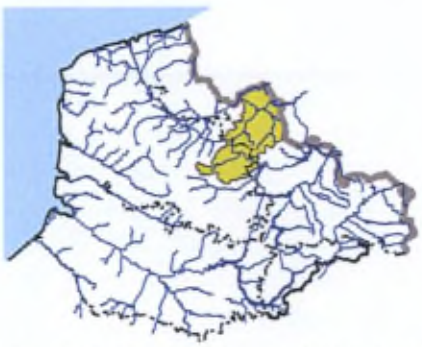
Carte 2.15: Le Maillage Bleu (Bocquet 2002)

A l'image de poupées russes, par emboitements successifs, le Maillage Bleu a été approprié par le plan régional de lutte contre les inondations, le Plan Pluie 2008-2011, adopté en 2008, lui-même intégré au Plan de Gestion de l'Eau à Bruxelles, adopté en 2012. Ce dernier répond à la Directive européenne Cadre sur l'Eau, transposée en Région de Bruxelles-Capitale par l'Ordonnance du 20 octobre 2006 établissant un cadre pour la politique de l'eau. Tandis que la plupart des objectifs opérationnels reposent essentiellement sur des plans antérieurs, le Maillage Bleu ou le Plan Pluie, l'innovation introduite dans ce plan concerne l'application du concept pivot de la DCE qui consiste à l'organisation de la gestion de l'eau à l'échelle des bassins hydrographiques. Dans ce cadre, la Région de Bruxelles-Capitale participera donc à la Commission «Escaut» pour contribuer à établir une vision politique globale sur le district (carte 2.16).



Carte 2.16: Bassins hydrographiques dans le district hydrographique de l'Escaut (Commission Internationale de l'Escaut, 2008)

Dans la métropole lilloise, la «gouvernance de l'eau» montre encore davantage d'emboitements complexes des niveaux de gestion. En France, la notion de bassin hydrographique est intégrée comme unité de gestion de l'eau dès 1996. En effet, depuis lors, les grandes orientations et les objectifs visant une logique de gestion intégrée de l'eau et des milieux aquatiques, sont formalisés dans chaque grand bassin hydrographique par un Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE), élaboré par un Comité de Bassin. Dans le bassin Artois-Picardie, le premier SDAGE a été approuvé en 1996. Sa révision, engagée depuis 2002, a permis d'intégrer les objectifs de la Directive européenne Cadre sur l'Eau pour aboutir à l'actuel SDAGE, approuvé en 2009. Les objectifs majeurs du SDAGE sont déclinés à l'échelon local par un Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SAGE). Ceux-ci reposent sur la création d'une Commission Locale de l'Eau (CLE), centre de débats et d'arbitrages, associant les collectivités, les usagers et les services de l'Etat. Le SAGE pour les bassins versants de la Marque et de la Deûle a été initié en 2007 (carte 2.17). Toutefois, outre ces sphères qui interviennent purement sur la gestion de l'eau, d'autres échelons de gestion et de décision interviennent partiellement dans ce domaine. Ainsi, les plans et schémas autour de l'eau et des territoires qu'elle sillonne se succèdent récemment à de multiples niveaux de l'administration territoriale. Généralement, ils se caractérisent par une démarche pluridisciplinaire prenant en compte, selon les cas, le développement urbain, l'activité propre de la voie d'eau, les fonctions hydrauliques et les corridors écologiques. Ce sont par exemple les cas du Schéma Régional d'Aménagement de la Voie d'eau, publié en 2005 par la Direction territoriale Nord-Pas-de-Calais des Voies Navigables de France; de la Trame Verte et Bleue, déclinaison régionale d'un des grands projets nationaux français issus du Grenelle de l'Environnement; du Schéma Directeur des Eaux de Lille, lancé en 2009 par les communes de Lille, Lomme et Hellemmes; ou encore du Plan Bleu métropolitain lancé en 2010 par Lille Métropole Communauté Urbaine.



Carte 2.17: Bassin versant et limites du SAGE Marque-Deûle au sein des limites du SDAGE pour le bassin Artois Picardie (Agence de l'Eau Artois-Picardie, 2006)

Cependant, les actions les plus significatives portées à cet échelon, du moins en matière de concentration d'investissements et de visibilité médiatique, concernent celles qui ambitionnent de reconstruire une relation entre la ville et sa voie d'eau. Les objectifs des projets urbains tournés autour des fleuves sont variés mais relativement convergents. «*Le plus souvent, il s'agit de transformer les berges en un espace public convivial ou touristique (promenade piétonne, ou en gabares : Albi). Mais c'est aussi élaborer une « trame verte » à partir des berges (Orléans), et valoriser l'image de la ville; avec notamment la création de parcs. C'est aussi l'occasion parfois d'agrandir le centre-ville en réinvestissant des friches industrielles et portuaires, intégrant des équipements publics, culturels ou de loisir (Greenwich, Nantes). Le contexte de ces espaces dans les années 1980 était souvent une reconversion économique vers des acti-*

vités tertiaires, culturelles ou ludiques (...) Et, contrairement à la diversité des situations possibles de paysages fluviaux urbains, les sites, qui ont fait le plus l'objet de réaménagement et de projet de grande ampleur, ont des caractéristiques communes : ce sont, ou c'étaient, des paysages en crise ; et ce sont des espaces de disponibilité foncière, ou des espaces saisis par la gestion des risques» (Bonin, 2008).

En effet, cette «reconquête des fleuves urbains» fait écho à l'évolution de la relation entre la ville et sa voie d'eau. La première partie avait montré la déconnexion, au fil de l'histoire, de la ville et de son port. Parallèlement, cette césure s'est réalisée de pair avec la séparation qu'ont connue de nombreuses villes avec leur voie d'eau.

Néanmoins, au tournant du XX^{ème} et XXI^{ème} siècle, un mouvement inverse se dessine. Une volonté de réconcilier l'eau et la ville, de faire revivre les cours d'eau ignorés, s'inscrivent dans les plans stratégiques de nombreuses villes européennes. L'intérêt est porté, dans ces plans, à la fois sur l'amélioration du réseau hydrographique (par la remise en eau de certains tronçons de cours d'eau voûtés par exemple), mais aussi sur la reconquête et la reconversion des bords d'eau délaissés suite à la désindustrialisation. La lecture de l'évolution de la relation entre la ville et sa voie d'eau montre qu'en moins d'un siècle, les modèles de développement et d'aménagement des territoires sillonnés par une voie d'eau se sont transformés. «*On est passé d'une logique de développement sectoriel et d'intégration des différents secteurs économiques institutionnalisés (navigation, énergie, irrigation, surtout) à la mise en avant d'une logique de requalification d'espaces naturels, de réouverture au public, finalement de revalorisation paysagère*» (Bonin, 2008).

Les interfaces ville-eau, systèmes écologiques et supports symboliques: convergence ou divergence?

La dimension écologique, à travers les avancées scientifiques décrites plus haut, relatives aux notions d'espace de liberté des cours d'eau, de bassin versant, de zone humide, est-elle finalement prise en compte dans ces opérations de réappropriation des fleuves par les villes? Dans ses travaux explorant cette problématique, S. Bonin a infirmé «*l'hypothèse d'un lien entre cette dynamique portée par ces villes qui «redonnent vie» à leur fleuve, «se réconcilient avec», ou «partent à la reconquête de» et une montée des préoccupations environnementales ; l'hypothèse qu'il s'agit d'une pénétration de la nature, des préoccupations pour les hydroécosystèmes comme milieu de vie, en ville. Berges « naturelles », îles, ripisylves, eau de qualité, de même que les usages que l'on voit soutenir les projets en matière d'ingénierie écologique (pédagogie de l'environnement, loisirs de proximité comme la pêche ou la baignade) ne sont pas les objets de cette reconquête. Ce type de préoccupations, que l'on voit effectivement motiver des projets dans les espaces ruraux, et qui sont parfois dans les discours programmatiques, disparaît très tôt dans la mise en forme des deux projets urbains étudiés. Les logiques réglementaires des actions en matière de paysage urbain, restent préoccupées d'abord de protection, de conservation du patrimoine, voire de patrimonialisation. Cette valorisation du fleuve en ville vient bien en apparence de la montée des préoccupations environnementales, de la réintroduction d'une place de la nature en ville ; mais elle ne prend place qu'au titre d'un visuel, et d'une symbolique vectrice d'identité. Le fleuve sert à changer une identité dévalorisée d'espaces de friches agricoles ou industrielles notamment, mais sans rien changer aux pratiques traditionnelles d'urbanisation.*

Les enjeux esthétiques que véhicule la notion de paysage urbain ne sont pas transformés par cette émergence du fleuve comme nature; le fleuve ne parvient pas véritablement à catalyser une relation nouvelle entre une demande sociale, des usages économiques, et la valorisation d'un milieu particulier» (Bonin, 2008).

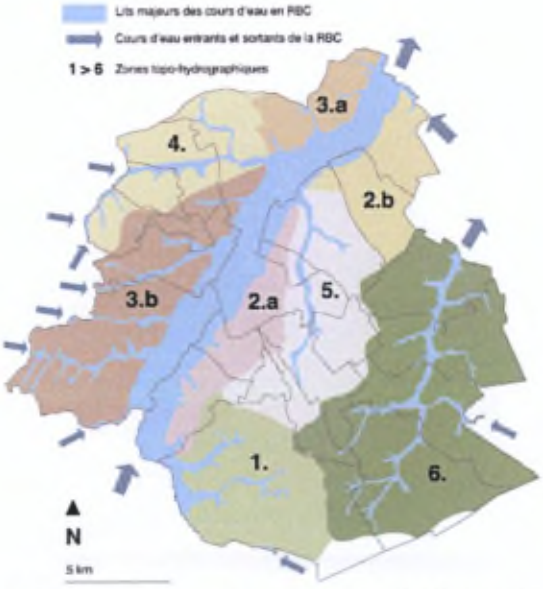
La difficulté de faire rencontrer les différents sens de la voie d'eau, et particulièrement, la voie d'eau comme système écologique, ou comme support esthétique et symbolique provient de divergences de représentations, ou de modèles de développement et d'aménagement. «*D'un côté, on retrouve les problématiques du XXe siècle, sur les échanges, la vie économique, le travail, les emplois... la voiture, c'est-à-dire des problèmes de gestion de flux surtout; de l'autre se sont développées les problématiques de l'environnement, des loisirs, du cadre de vie, c'est-à-dire des problèmes de gestion des espaces. Il n'est pas acquis que le développement durable soit d'un côté plus que de l'autre, même si c'est le deuxième modèle qui se drape le plus dans ces discours*» (Bonin, 2008). Par ailleurs, la difficulté de cette convergence prend également sa source dans les clivages disciplinaires entre les métiers tournés vers l'écologie et ceux tournés vers l'urbanisme. A ce sujet, les perspectives données par R. Farinella sur les rivières urbaines, architecte et docteur en urbanisme évoquent bien cette dichotomie qui oppose les fleuves dans leur dimension naturelle ou culturelle. Bien que la dimension environnementale soit mentionnée, le second aspect est largement privilégié, par l'hypothèse donnée des rivières comme infrastructures culturelles. Les rivières peuvent être considérées comme des infrastructures vertes qui innervent les villes et les territoires urbains au coeur d'un réseau plus large de relations entre les tissus urbains (...) Dans le but de trouver l'identité morphologique et la complexité environnementale de ces territoires fluviaux, il est d'abord nécessaire d'accorder une place de premier plan aux signes patrimoniaux, de mettre en évidence la valeur historique des structures et situations (Farinella, 2005). Dans ce cas, les grandes rivières artificielles et les aires urbaines qu'elles traversent, avec leurs multiples significations, sont donc davantage considérées dans leur dimension d'espace ouvert et vert apte à réaliser des connexions dans les territoires urbains, à recréer une relation entre la rivière et son territoire, et, *in fine*, à participer à la réorganisation des métropoles sous la forme de stratégies telles que les ceintures vertes, doigts ou corridors verts. Ces projets doivent être en partie considérés dans leur contribution au phénomène qui caractérise maintenant les relations urbaines, dans la compétition interurbaine. Leur objectif est l'amélioration de la qualité urbaine à travers des interventions sur les espaces délaissés ou par le biais de projets de gentrification des zones centrales. Il s'agit d'un processus de «recentralisation», effectué afin de lutter contre le processus de diffusion urbaine (Farinella, 2005).

Par ailleurs, il existe des approches, au sein du monde scientifique mais aussi associatif, qui tentent d'améliorer les relations entre les formes urbaines et la gestion de l'eau dans les villes, en investissant les problématiques techniques que cet objectif pose. C'est par exemple le cas de V. Mahaut, ingénieur civil architecte et docteur en sciences de l'ingénieur, qui propose, à travers sa thèse, *L'eau et la ville: le temps de la réconciliation*, des dispositifs alternatifs fonctionnant en réseau à l'échelle du bassin versant, permettant également d'améliorer la qualité du paysage urbain. «*La mise en valeur du cycle de l'eau comme élément structurant de l'espace public peut se faire par la matérialisation du cheminement de*

l'eau de pluie dans des dispositifs visuels multifonctionnels: tranchées d'infiltration, bassin d'infiltration paysagé, bassin en eau (...) autant de jardins potentiels interactifs qui participent à la vie urbaine» (Mahaut, 2009). En radicalisant cette conception alternative à l'échelle urbaine ou celle de l'agglomération, V. Mahaut propose «*le maillage des nouvelles rivières urbaines*». «*Le concept de nouvelles rivières doit donc être vu comme une nouvelle manière de penser l'hydraulique de la vallée, capable de redéfinir tous ses mécanismes en tentant de s'extraire de tout préjugé technique(...) Ces nouvelles rivières ambitionnent de ré-imaginer le sol de la ville pour ré-installer un cycle naturel en réinterprétant les cycles d'origine*» (Mahaut, 2009). Plus concrètement, ce concept se traduit par un réseau séparant, d'un côté, les eaux de pluie et de ruissellement qui devraient être gérées en surface sans être redirigées vers les égoûts, et de l'autre, les eaux usées qui rejoignent le réseau d'égouttage. D'un point de vue écologique, ce réseau séparatif permettrait de ne pas grossir les eaux usées à traiter dans les stations d'épuration, d'éviter les rejets non traités vers les voies d'eau et de limiter l'engorgement local du réseau d'égouttage en cas de gros orages.

Même si ce concept est aujourd'hui davantage mis en oeuvre à l'échelle de quartiers-pilotes qu'à grande échelle, compte tenu de son coût, ce principe a l'intérêt de contribuer à alimenter les réflexions sur une meilleure articulation des outils de planification urbaine et de gestion de l'eau. Cette conciliation s'avère nécessaire pour la mise en oeuvre de ce réseau séparatif, passant notamment par l'identification des zones d'infiltration d'eau de pluie et la recherche d'aménagements urbains favorisant la percolation de l'eau. La carte des zones potentielles d'infiltration d'eau de pluie en région bruxelloise, réalisée par (Debondt & Claeys, 2008), confirme l'importance de la dimension spatiale de la gestion de l'eau (carte 2.18). Les risques d'inondations auxquels sont exposées les interfaces ville-port, situées en coeur de vallée, dépendent en partie du facteur d'imperméabilisation, des communes en amont. Or, les limites des bassins versants ne correspondent pas aux frontières communales (carte 2.19). Ce décalage renforce l'importance de la notion de solidarité de bassin versant, passant nécessairement par une approche intercommunale et interrégionale.

Carte 2.18: Zones d'infiltration d'eau de pluie (Debondt & Claeys, 2008)



Carte 2.19: Découpage topographique selon les bassins versants en Région de Bruxelles- Capitale (Debondt, 2011)

2.3.3. Echelon local

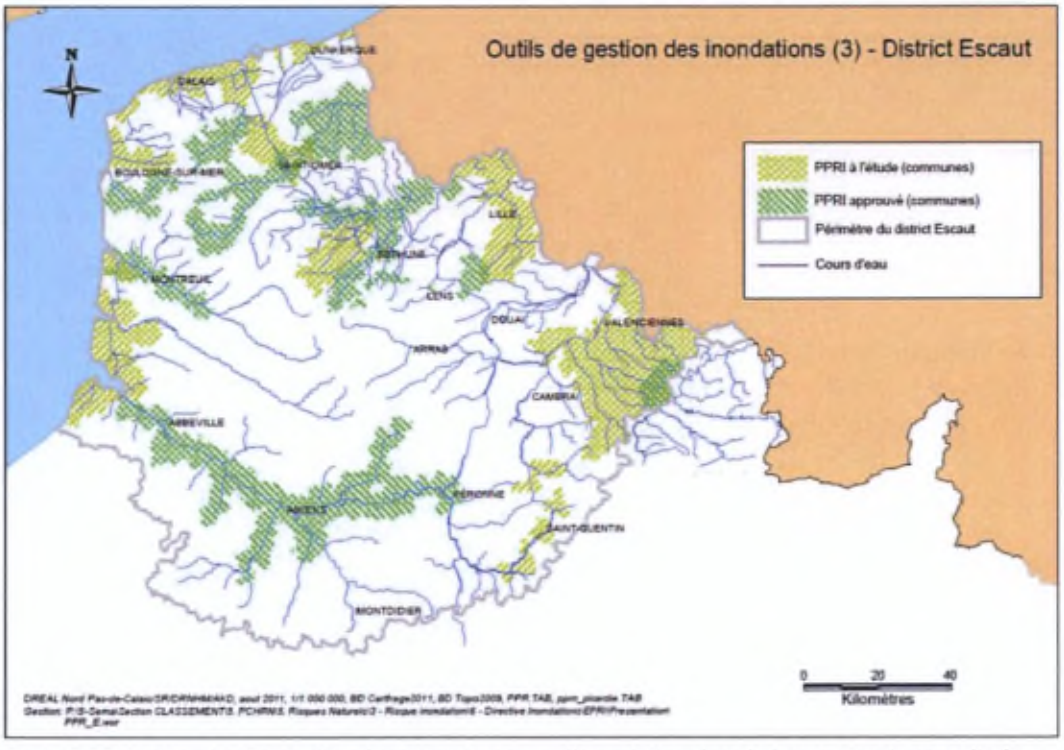
Risques et gestion des inondations dans les vallées

A l'échelon local, les quartiers qui bordent la voie d'eau installés dans les vallées, sont les premiers concernés par les risques d'inondations. Par exemple, dans la région bruxelloise, bien qu'il n'existe à ce jour pas de cartes des zones inondables, deux sources sont néanmoins utilisées par l'administration bruxelloise : la localisation des sinistres reconnus par le Fonds des Calamités (carte 2.20) et la localisation des déclarations d'inondations des particuliers recensées par l'Intercommunale Bruxelloise de Distribution et d'assainissement d'Eau (IBDE, aujourd'hui Hydrobru) (carte 2.21). Si celles-ci permettent d'observer que les zones les plus régulièrement inondées correspondent aux vallées de la Senne et de ses affluents (Molenbeek, Woluwe, Maelbeek, Geleytsbeek), la prudence reste toutefois de mise dans l'analyse de ces cartes puisque tous les sinistres ne sont pas forcément déclarés et toutes les communes n'ont pas participé à l'inventaire de l'IBDE. Si des recherches scientifiques plus poussées dans ce domaine sont nécessaires, les graves inondations de la mi-novembre 2010 dans le bassin de la Senne rappellent l'importance de la prise en compte de ce risque dans le champ urbain.

Carte 2.20: Localisation des sinistres reconnus par le Fonds des Calamités (1993-2005)

Carte 2.21: Localisation des déclarations d'inondations des particuliers recensées par l'IBDE (Région Bruxelles-Capitale, 2008)

Autour de Lille, et plus généralement en France, la gestion des inondations s'opère déjà aux échelles pertinentes des bassins et sous bassins hydrographiques. Ainsi, une évaluation préliminaire des risques d'inondations est réalisée à l'échelle du bassin Artois-Picardie. Au sein de celui-ci, divers outils sont mis en place à l'échelle des vallées ou des sous-bassins hydrographiques, tels que l'atlas des zones inondables dont disposent certaines vallées ou encore le plan de prévention des risques d'inondation (PPRI), document à valeur réglementaire, adopté au niveau communal. A proximité de Lille, les zones inondées par les crues des rivières sont essentiellement situées en bordure de la Marque, entre Forest-sur Marque et Hem, et entre Louvil et Bouvines. En 2005, un PPRI a été approuvé pour la Vallée de la Lys jusqu'à la confluence avec la Deûle tandis qu'un PPRI de la vallée de la Marque est lancé en 2003 (carte 2.22).



Carte 2.22: Limites des Plans de prévention du risque d'inondation dans le bassin Artois-Picardie (Centre d'Etudes Techniques de l'Equipement Nord-Picardie (DDE Nord), 2009)

Les actions locales en matière de gestion de l'eau

L'importance de la prise en compte des processus hydrologiques dans la conception des espaces peut également intervenir à travers des initiatives locales. A ce sujet, deux approches existent et se complètent.

La première orientation focalise sur des actions qui portent sur l'origine du cycle de l'eau (retenir, stocker, évacuer) et questionne davantage l'articulation entre «l'art de bâtir» et la gestion de l'eau. V. Mahaut

en a donné quelques pistes. Par exemple, a l'échelle de la parcelle, l'emprise au sol des constructions et leur typologie peuvent contribuer à la prévention du ruissellement. «*Les toitures plates et les abords des bâtiments sont très sollicités pour accueillir des dispositifs de régulation des débits d'eau par temps de pluie. Leur surface et leur revêtement (végétalisation, perméabilité, horizontalité) sont choisis pour ralentir, évaporer et infiltrer les eaux de précipitation. Ces dernières ne sont plus amenées directement vers un réseau d'égouts qui la rejettera à la sortie de l'agglomération : elles sont ralenties et restent à ciel ouvert le plus longtemps possible pour laisser la possibilité aux fonctions du cycle de l'eau (évaporation, infiltration, évapotranspiration) de remplir le plus possible leur rôle naturel avant le rejet inéluctable de l'eau vers un exutoire final*» (Mahaut, 2009).

La Région Flamande a, par exemple, pris des dispositions dans ce sens, en intégrant une évaluation à la procédure de permis de bâtir ou de lotir. L'objectif est d'empêcher la croissance des développements urbanistiques dans les zones inondables et d'éviter ou de compenser les effets nuisibles des nouvelles constructions et lotissements sur le système hydrographique. A l'échelle de la parcelle individuelle, des mesures ont été prises en matière de stockage, réutilisation, infiltration, et évacuation de l'eau de pluie (séparée des eaux usées). Cette évaluation, appelée le Watertoets est l'instrument le plus important du décret, Integraal Waterbeleid (Politique Intégrée de l'Eau), adopté par la Région Flamande en 2003 (Nolf et al., 2012).

La seconde approche porte sur des solutions «de bout de chaine» et interroge davantage la gestion portuaire et la gestion de l'eau. Par exemple, dans le contexte bruxellois, la Senne chemine dans un pertuis bétonné aux faibles capacités. Le Canal joue donc un rôle majeur de bassin d'orage pour la région. La voie navigable bruxelloise, et plus particulièrement le bief compris entre les écluses de Molenbeek-Saint-Jean et de Zemst, permet de stocker les eaux avant qu'elles rejoignent le lit naturel de la Senne à partir de Vilvorde. Alors qu'une gestion intégrée de l'eau se concrétise de plus en plus en Europe (grâce entre autres aux réglementations européennes), la gestion du Canal à Bruxelles et dans ses environs, relevant des compétences du Port de Bruxelles et de Waterwegen en zeekanaal, reste cantonnée dans ses fonctions traditionnelles dans lesquelles la gestion des inondations n'occupe qu'une maigre place. La question du rehaussement des ponts pour augmenter les capacités de trafic de conteneurs occupe une place majeure dans les discours politiques au sein de la presse et des plans stratégiques, alors que le système d'écoulement des eaux de la Senne (barrages, déversoirs, évacuateurs de crues et dérivations) n'a plus été modernisé depuis des décennies (Coordination Senne, 2011). Cet axe porte donc sur une meilleure prise en compte, par les gestionnaires de la voie navigable, du rôle du Canal dans le champ urbain telle que sa fonction dans la lutte contre les inondations.

Conclusion: la nécessaire articulation des échelles spatiales et temporelles

La fin du premier chapitre se concluait par la formulation de la question centrale de la thèse: le projet comme nouvelle forme d'action collective, est-il susceptible d'opérer une bifurcation dans l'évolution de la relation ville-port? Avant d'entrer dans la troisième partie qui conduira à apporter des réponses à cette problématique, cette deuxième partie amène à mettre en relief les multiples dimensions de ces espaces, intégrés dans diverses logiques fonctionnelles. Cet aspect appelle à préciser et étayer la question en posant la capacité du projet à faire articuler les échelles spatiales et temporelles comme une condition nécessaire à la réalisation de cette bifurcation.

Par ailleurs, sous le prisme des cas bruxellois et lillois, une vue synthétique de l'analyse des trois enjeux contemporains majeurs qui polarisent la voie d'eau, et leurs déclinaisons particulières à chaque échelon (figures 2.9 et 2.10), nous permet de tirer deux conclusions principales:

Une lecture verticale permet une analyse transcalaire par enjeu. Elle confirme que cet emboitement successif d'échelles permet une compréhension variable du territoire, tandis que l'angle d'analyse reste identique. En effet, selon l'échelon envisagé, la nature de l'enjeu territorial change. Par exemple, favoriser la densification urbaine, au niveau global, relève d'une préoccupation principalement environnementale qui répond aux impacts négatifs du processus d'étalement urbain. Dans ce cadre, les interfaces ville-port offrent des opportunités de réponse par leur potentiel de densification et de mutabilité. Tandis qu'à l'échelon régional ou métropolitain, cet enjeu est davantage sous-tendu par des déterminants socio-économiques et politiques, liés à l'exode urbain vers les périphéries et à la compétition inter-urbaine. Les *riverfronts*, par leurs potentiels foncier et paysager, sont alors placés au coeur des stratégies d'attractivité territoriale. Enfin, l'analyse à l'échelon local permet de mettre en lumière les risques socio-économiques, notamment d'exclusion sociale, d'une densification qui ne serait pas suffisamment encadrée par les pouvoirs publics. Si l'on considère maintenant l'enjeu du redéploiement du fret fluvial, l'argument principalement mis en avant au niveau supra-national est également d'ordre environnemental, lié à la nécessité d'un rééquilibrage vers des modes de transport moins polluants. Les ports intérieurs et le mode fluvial apparaissent alors comme des dispositifs alternatifs au mode routier, pour autant qu'ils s'inscrivent dans des solutions intermodales. A l'articulation des échelon international et régional, le rôle des ports intérieurs est surtout appuyé d'un point de vue économique. Leur fonction de plates-formes régionales pour la distribution des flux de trafic de fret international prend une importance croissante dans le contexte de l'économie mondialisée actuelle, marquée par l'allongement (géographique et organisationnel) des filières de production et de distribution. Enfin, l'analyse au niveau local attire l'attention à la fois sur les risques de pollutions que les activités industrielles,

portuaires et de transports génèrent et sur la pression foncière que ces activités insérées dans le tissu urbain doivent gérer. Finalement, l'enjeu de l'amélioration de la gestion de l'eau, le rôle environnemental des «espaces fluviaux» tels que les bassins versants, est mis en lumière dans un contexte d'évolution des politiques de gestion de l'eau qui tend à passer d'une gestion des flux à une gestion spatiale de l'eau. Tandis qu'à l'échelon régional ou métropolitain, l'argument environnemental est souvent allié à des objectifs socio-économiques d'attractivité urbaine, pour lesquels la réconciliation de la ville et du fleuve constitue une des stratégies. Pour finir, l'analyse à l'échelon local montre que les interfaces ville-port, installées dans les vallées, sont concernées par des risques d'inondations, dans des quartiers souvent fragilisés par la désindustrialisation.

Une lecture horizontale, par échelon cette fois, confirme la segmentation des logiques au niveau global, bien que chaque enjeu envisagé relève, à ce niveau, d'un souci écologique. L'étude du même territoire peut être menée, pour chaque axe d'analyse - la densification urbaine, le redéploiement du transport fluvial, la lutte contre les inondations - par une approche en silos, sans que des points de jonction ou d'opposition n'apparaissent entre ces différents enjeux. Tandis qu'à l'échelon régional, les premières frictions se révèlent. Par exemple, le développement des activités portuaires se confronte aux nouveaux projets urbains dans les plans stratégiques de développement. *A contrario*, des potentialités de transversalité apparaissent également. Par exemple, la gestion de l'eau pourrait être améliorée par une meilleure conception des espaces, à différents niveaux. Ces tensions, d'une part, et ces opportunités transversales, d'autre part, amènent à formuler la piste d'investigation suivante: comment favoriser une meilleure articulation des outils de planification urbaine, portuaire et de gestion de l'eau? Cette question est d'autant plus délicate que les logiques fonctionnelles du développement urbain, portuaire ou de la gestion de l'eau prennent sens dans des étendues spatiales variées, respectivement se dessinent les contours d'un ou plusieurs quartiers; celui de l'*hinterland* du port intérieur ou enfin celui du bassin versant. Enfin, au niveau local, les frictions de l'échelon régional se cristallisent ponctuellement. Ces espaces peuvent être à l'origine de sources de tensions et de conflits. Par exemple, sur la friche de Schaerbeek-Formation, la question d'un développement de fonctions portuaires et industrielles, d'une part, et d'activités urbaines, d'autre part, fait débat. Ce sont aussi les lieux où les habitants subissent directement les nuisances sonores, les émissions de polluants industriels, etc. des activités industrielles. Une seconde piste analytique peut dès lors être énoncée. Comment ces conflits et impacts locaux se régulent-ils?

C'est donc à l'échelon local que s'est manifesté le plus fortement les tensions résultant de l'entrecroisement de logiques fonctionnelles différentes, spécifiques au développement urbain portuaire et à la gestion de l'eau. L'organisation, le jeu d'acteurs autour de leur articulation nécessitent une étude plus approfondie. Ces *zones charnières*, définies par S. Lardon et V. Piveteau comme «*les lieux d'articulation de plusieurs logiques, qui constituent un enjeu pour le développement des territoires*» (Lardon & Piveteau, 2005), feront l'objet de la troisième partie. Au coeur de celles-ci, nous étudierons plus particulièrement le rôle du dispositif de projet comme outil de médiation, capable (ou non) d'articuler ces logiques fonctionnelles, parfois mises en concurrence.

Figure 2.9: Planche synthétique de la 2ème partie: analyse trans- et multi-scalaire des enjeux sur les interfaces entre villes et ports

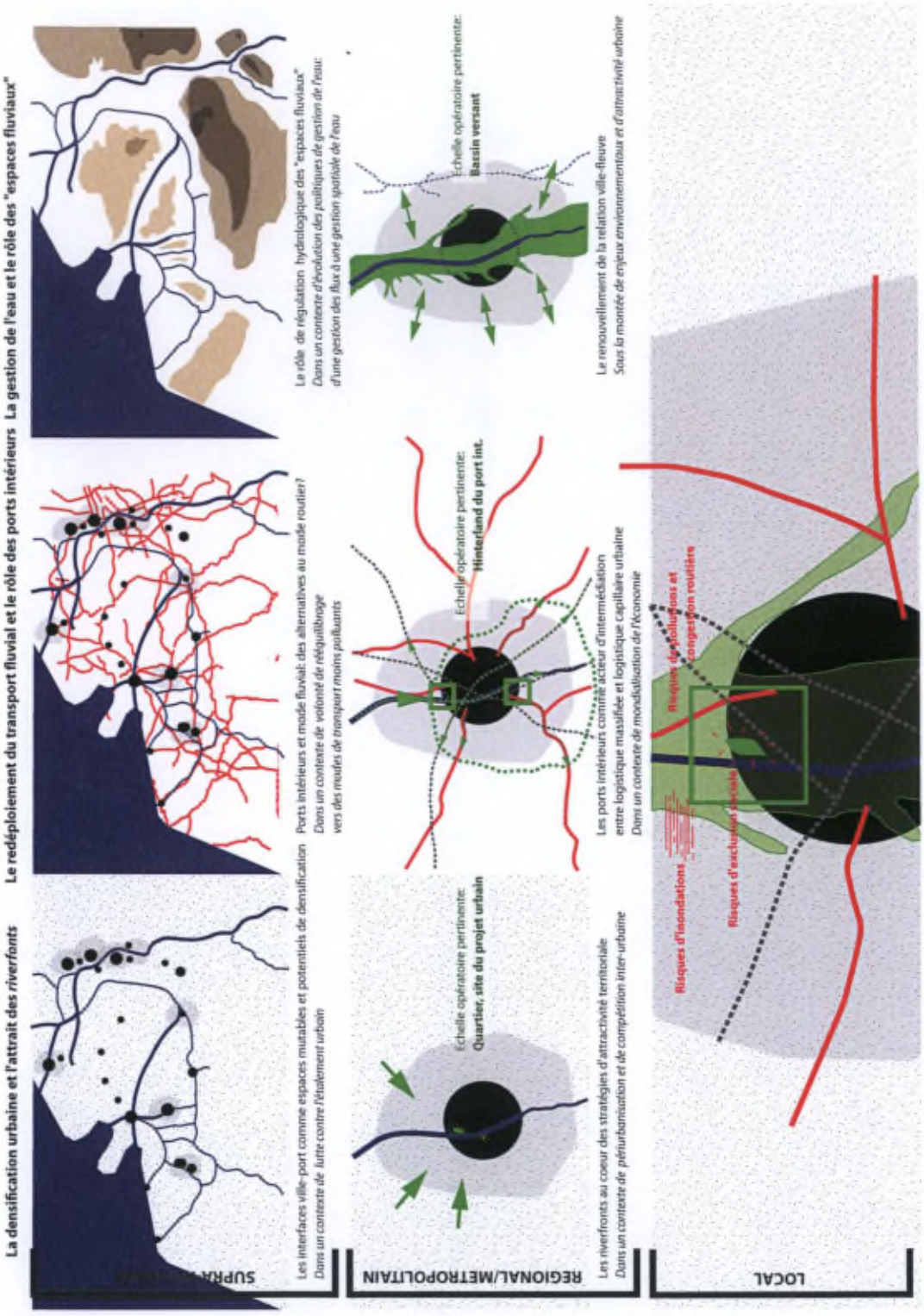
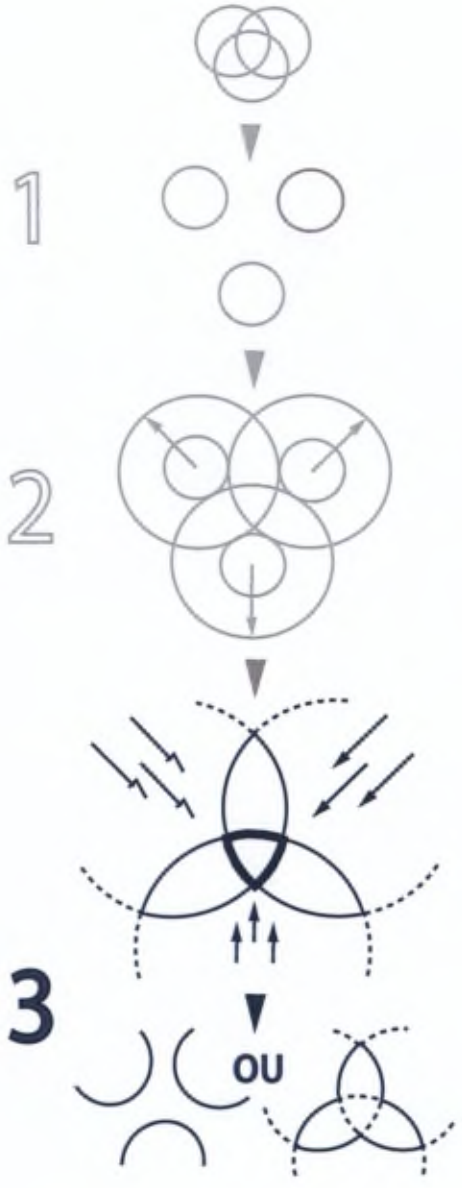
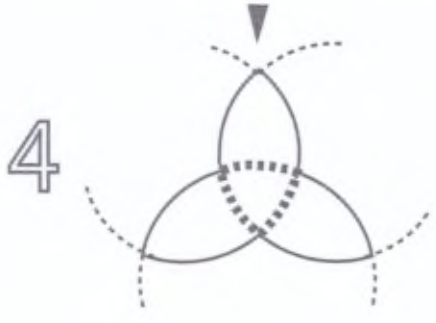


Figure 2.10: Planche synthétique de la 2ème partie: analyse trans- et multi-scalaire des enjeux sur les interfaces entre villes et ports, traduite sous la forme de chorèmes


1
2
3
OU


4

3ème Partie:

Les interfaces ville-port fluvial: espaces de tensions, espaces de régulations

Introduction: de l'espace conçu à l'espace vécu

La première partie, relevant d'une approche diachronique*, aboutissait par interroger le rôle du projet dans l'évolution de la relation ville-port, marquée par une déconnexion progressive. Par les processus transversaux qu'il met en place, le projet peut-il opérer une bifurcation dans l'évolution de la relation ville-port, en suscitant un décloisonnement des sphères urbaines et portuaires, qui se sont montrées, jusqu'ici peu perméables?

La deuxième partie, par une approche synchronique*, amenait à préciser cette question, en plaçant la capacité du projet à faire articuler les échelles spatiales et temporelles, comme un des enjeux principaux pour une meilleure cohabitation ville-port.

L'objectif de cette partie consiste tout d'abord à répondre à cette problématique centrale. Ces nouvelles formes d'action collective, sous l'égide du projet urbain, offrent-elles les conditions d'une bifurcation, d'une déconnexion à la reconnexion ville-port? Ensuite, le second dessein de cette partie vise à confronter le point de vue de l'aménageur et celui de l'utilisateur. En tant qu'espaces conçus, les interfaces ville-port sont des espaces contraints, soumis à de fortes tensions car ils sont convoités par différents groupes d'acteurs, répondant à des enjeux différents, voire conflictuels. En tant qu'espaces vécus, les possibles conflits d'aménagement lors de leur conception trouvent-ils un écho à travers de potentielles contradictions d'usages? *A contrario*, des formes de régulations, de polyvalence de fait vécues dans ces espaces pourraient-elles inspirer les sphères de conception et d'aménagement?

Itinéraire méthodologique

Dans un premier temps, nous déclinerons en trois angles d'analyse cette problématique centrale, portant sur le rôle du projet urbain et sa capacité à faire coopérer. Chacun de ces angles fait écho à une facette de la conception du projet urbain et offre des clés de compréhension sur ses mécanismes et son influence sur la fabrication de la ville (figure 3.1).

L'angle spatial : un premier angle concerne les contours des projets, les périmètres d'actions en matière de développement urbain, portuaire, de gestion de l'eau: se juxtaposent-ils, se chevauchent-ils, sont-ils intégrés? Les contours des projets relèvent-ils de découpages fonctionnels ou d'un développement intégré?

L'angle temporel: un second angle d'approche pour appréhender le jeu d'acteurs consiste à considérer l'agenda des actions. Les processus de projet agissent-ils comme outil de coordination de ces actions ou outil d'anticipation, visant la légitimation de certaines actions et l'exclusion d'autres?

L'angle organisationnel: la troisième approche consiste à l'analyse des nouvelles formes de gouvernance derrière l'élaboration des différents projets. Comment la structure institutionnelle se reflète-t-elle, à la fois dans la pluralité des plans d'aménagement portant sur le même territoire mais aussi au sein des processus d'élaboration eux-mêmes, peu perméables parfois aux autres sphères de compétences. La démar-

che est-elle transversale ou reste-t-on dans une démarche cloisonnée?

Ces trois premiers angles d'analyse, spatial, temporel et organisationnel, permettent d'apporter des réponses sur le rôle du dispositif de projet dans l'évolution de la relation ville-port. Cependant, ces trois angles n'ont pas permis, de manière satisfaisante, d'expliquer les fondements des blocages et frictions qui opposent, dans certains cas, ville et port. Au fil des entretiens réalisés avec les diverses parties prenantes, il a semblé qu'un dernier aspect, portant sur les représentations du territoire, puisse contribuer à les éclaircir. En ce sens, nous rejoignons la perspective compréhensive, au centre de la méthodologie qualitative, synthétisée par J.-C. Kaufmann. «*Le progrès de la méthode ne peut être réalisé que par une articulation toujours plus fine entre théorisation et observation. L'ambition est de se situer très clairement dans cette perspective, de proposer une combinaison intime entre travail de terrain et fabrication concrète de la théorie*» (Kaufmann, 2011).

L'angle des représentations: suite à ces allers-retours entre observations et théorisations, nous avons donc prolongé la méthode en proposant un quatrième angle d'analyse, identitaire, portant sur les représentations. Cette facette relève de la dimension existentielle du territoire.

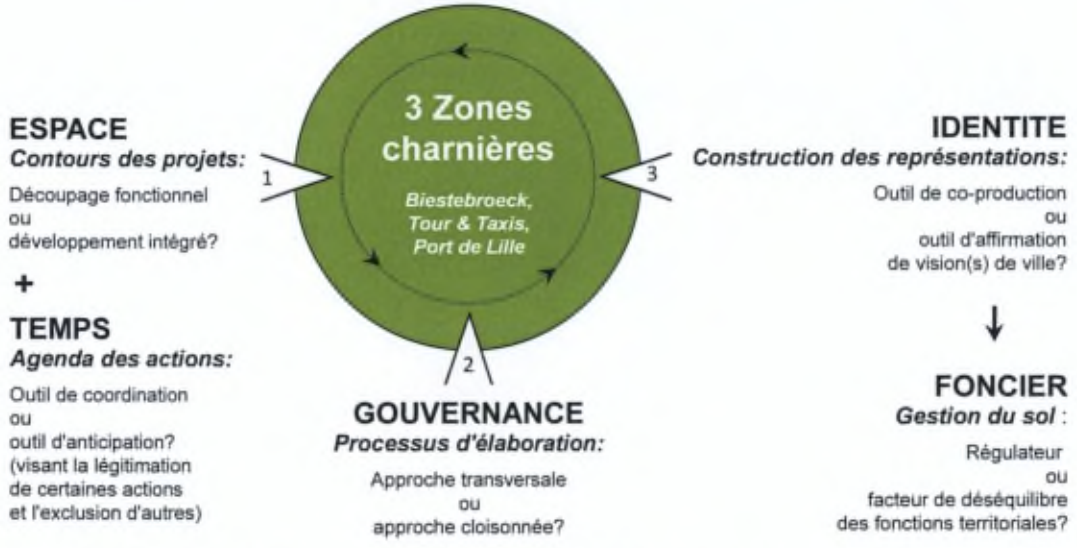


Figure 3.1: cadre méthodologique de la 3ème partie: analyse des processus de projets sur trois zones charnières

Dans un second temps, nous confronterons la dimension conçue de ces espaces à leur dimension vécue. D'une part, ce second aspect demande de préciser les spécificités liées à la structure physique de ces espaces. D'autre part, poursuivant une démarche compréhensive fondée sur l'enquête par entretiens, nous analyserons les usages et représentations portant sur la perception de l'espace, mais aussi sur les connaissances et la perception des activités portuaires en milieu urbain.

Choix des «terrains d'étude»

Trois critères nous ont permis d'aboutir au choix de trois sites:

- Tour & Taxis (Bruxelles) (figure 3.2);
- Biestebroeck (Bruxelles) (figure 3.3);
- Port de Lille et sa zone élargie comprenant les Rives de la Haute Deûle (Lille) (figure 3.4).

Ces critères, tous éliminatoires, ont été construits de manière successive, à la manière de filtres progressifs.

Le premier critère implique de considérer uniquement les espaces inscrits dans les processus récents de mutations territoriales, à la croisée des mouvements de désindustrialisation et de renouvellement urbain qui ont bouleversé ces espaces, ces dernières décennies. Ceux-ci avaient été identifiés à la fin de la première partie et prenaient la forme d'une zone grise entre développement urbain et maintien d'activités productives.

Au sein de ces premières limites géographiques, le deuxième critère prend uniquement en compte des sites qui accueillent à la fois des projets urbain(s) et portuaire(s). Pour favoriser une analyse multiscalaire, ces projets impliquaient d'être d'envergure régionale ou métropolitaine.

Enfin, dans ces limites rétrécies, les sites choisis doivent offrir certains traits comparables pour pouvoir dégager des cas particuliers, certaines lignes conclusives générales. Ainsi, chacun des sites mettent en présence des opportunités foncières pourvues d'architectures industrielles remarquables, en bordure de voie d'eau, avec des sites portuaires en activités, principalement occupées par des activités de transport et d'entreposage de matériaux de construction. Tandis que les friches industrielles ou infrastructurelles offrent des opportunités de développer une programmation mixte (habitat, espaces publics, équipements, commerces, bureaux etc), les sites portuaires offrent des potentialités d'améliorer la logistique urbaine, par l'acheminement des marchandises au plus proche du centre urbain.

Figure 3.2: Bassin Vergote, Bruxelles (cliché K.Mazy, 20/09/2012)

Figure 3.3: Bassin Biestebroeck, Bruxelles (cliché K.Mazy, 19/09/2012)

Figure 3.4: Port de Lille (cliché K.Mazy, 26/09/2012)

1. Espaces conçus: le projet, outil de coopération entre acteurs urbains et portuaires ou processus d'exclusion?

1.1. Deux hypothèses

Dans l'introduction générale, nous avions formulé deux hypothèses par rapport à cette problématique centrale, qui interroge le projet comme dispositif de reconnexion entre villes et ports fluviaux:

Le projet:

• (dans son processus) permet de poser les bases d'un nouveau dialogue ville-port, par de nouvelles formes de coopération horizontale. La décentralisation portuaire contribue, de concert, à ce décloisonnement. Ensemble, ils donnent les prémices d'une reconnexion sous l'angle organisationnel du territoire.

• (dans sa matérialisation) reproduit les coupures fonctionnalistes de l'ère industrielle, causées par les conditions externes et internes à son cadre de conception. Il favorise la prolongation de la déconnexion ville-port sous l'angle matériel du territoire.

Du point de vue de la pratique professionnelle de l'urbanisme et de l'aménagement, il y aurait donc une dissonance entre le moment de conception et l'implémentation effective du projet. Un décalage se situe entre les nouveaux outils d'urbanisme, dits flexibles, itératifs, transversaux, voire même de maïeutique* et les espaces qu'ils engendrent, qui restent découpés, selon une logique fonctionnaliste.

D'un point de vue théorique, ce hiatus prend corps dans la contradiction portant sur les approches de l'aménagement existant entre, d'une part, un courant de pensée issu des recherches urbaines produites par des architectes et urbanistes et, d'autre part, des courants issus des travaux en sciences politiques et en géographie sociale. Les premiers, souvent acteurs «en immersion» dans les processus d'aménagement, bénéficient de la connaissance étroite de leurs mécanismes mais manquent probablement de recul pour porter un regard critique aiguisé sur ceux -ci. Les seconds, campés plutôt dans une position d'observateur, voire d'observateur-participant, jouissent du

recul nécessaire à l'analyse et d'une position a priori plus neutre, mais bénéficient, dans une moindre mesure, de la proximité des rouages de l'action et de l'aménagement.

Les urbanistes, et plus particulièrement ceux qui ont un rapport privilégié avec le milieu de l'architecture, mettent en avant les méthodes de conception architecturale, approches itératives par essence, comme des nouvelles possibilités de modes d'organisation adaptées aux nouvelles réalités de l'urbanisme. «*La conception architecturale n'est pas construite sur une rationalité linéaire. Héritant d'un programme, l'architecte avance par itérations, par supputations, confrontant des résultats temporaires aux objectifs visés, voire proposant des reformulations des objectifs et du programme en fonction des solutions transitoires obtenues (...) Ces approches et méthodes de travail, qui ne sont pas sans inconvénients, offrent toutefois des possibilités nouvelles pour lier dans un même processus les orientations à long terme et à grande échelle, et les décisions à court terme et à petite échelle: le court terme se déduit du long terme, mais le reformule; la petite échelle s'inscrit dans la grande, mais la modifie*» (Ascher, 1995). En outre, au coeur de ces démarches, se situe le dessin, à la fois comme outil de conception, de dialogue et comme finalité. «*Le dessin urbain est lié à une finalité mais il ne faut pas oublier qu'il s'agit avant tout d'un acte de médiation entre divers matériaux extra-disciplinaires* »(Gregotti, 2006). A ces approches d'itérations et de médiations, adaptées à des contextes plus incertains, se conjugue une formation généraliste, qui semblerait répondre opportunément à des situations complexes. «*Là où la rationalité technique montre ses limites, la figure de l'architecte prend la relève grâce à sa formation généraliste, non spécialisée, qui lui permet de tenter de maitriser la complexité. Il est également habitué à l'incertitude, aux temporalités liées aux différents acteurs et sujets*» (Vigano, 2012).

Cette hagiographie de l'architecture est discutable, particulièrement si l'on se place du côté des sciences politiques ou de la géographie sociale qui ont, quant à elles, tendance à placer au coeur de la réflexion ces questions centrales: qui produit l'espace? La société en général, les détenteurs du pouvoir, politique ou économique? Ou bien la production de l'espace est-elle le fruit d'un compromis social, voire d'une régulation? (Di Méo, 2003). Prolongeant cette réflexion, certains auteurs soutiennent une approche géopolitique de l'aménagement, à l'instar de P. Subra. «*L'enjeu que représentent ces dossiers d'aménagement (...) intègre une dimension de rapports de forces, de rivalités de pouvoir, qui est proprement géopolitique*» (Subra, 2007). Suivant cette approche, les logiques fonctionnelles de l'ère industrielle risquent de perdurer.

Dans ce cadre, nous supposons deux facteurs de blocage:

D'une part, des difficultés de coopération pourraient se prolonger parce que les conditions internes du projet assembleraient, autour de la table, des acteurs issus des sphères *urbaine* et *portuaire,* ne partageant pas nécessairement une même culture de projet. L'accord de la finalité et surtout des modes opératoires constituerait un premier obstacle. Dans la typologie des projets opératoires, J.-P. Boutinet distingue un premier groupe de projets à dominante spatiale centré sur la *praxis* (projet de recherche, d'aménagement, de développement) et un second centré sur la *poièsis* (projet architectural, gestion de grands projets, projet de dispositif technique). Tandis que le premier groupe est centré sur «*l'action qu'il est susceptible de mettre en oeuvre, sur le processus à maitriser, plus que sur un produit à sortir*», le second se concentre

1.2. La démarche de projet à l'épreuve des coupures fonctionnelles (angles spatial et temporel)

«sur l'action finalisée par un produit extérieur à façonner, un but à atteindre» (Boutinet, 1990). Dans ce sens, bien que les frontières ne soient dans les faits pas aussi tranchées, les projets d'aménagement urbains pourraient bien davantage s'apparenter au premier groupe tandis que les projets portuaires se rallieraient plutôt au second ensemble. Sur ces tendances, se fondent des cultures de projet, et des modes d'actions divergents, entre méthodes itératives et hiérarchiques, entre actions à court et long terme, etc. Ces disparités dans la conception même des processus pourraient, en partie, expliquer ces difficultés de coopération. Cet aspect s'en trouverait même renforcé si, comme l'a énoncé G. Pinson, la priorité donnée à la formation d'un consensus au sein des démarches de projet peut entrainer l'exclusion des logiques conflictuelles et, dans la foulée, des acteurs et des groupes s'opposant à une représentation, une vision dominante (Pinson, 2009).

D'autre part, ces clivages internes pourraient être accentués par les conditions externes du projet. Celles-ci concerne l'environnement économique dans lequel évolue les démarches de projet. Si comme l'énonce Genestier (1993), le projet est un signe d'une soumission de l'urbanisme au marché, le rapport de forces s'avérerait en défaveur de la fonction portuaire en raison de la différence de rente foncière avec les fonctions résidentielles, récréatives et commerciales, mais aussi en raison du marché du transport, pour lequel le mode routier est toujours plus compétitif.

Ces hypothèses seront confirmées ou infirmées, en construisant un cadre méthodologique empirique croisant approche spatiale et compréhensive.

Un premier angle d'analyse a consisté à spatialiser les actions des acteurs concernés par le devenir des interfaces ville-port choisies. Comment ces actions, dans leurs inscriptions spatiales, s'articulent-elles? Se juxtaposent-elles, se chevauchent-elles, sont-elles intégrées? Les projets font-ils systèmes? Peut-on parler d'un système ville-port ou de systèmes ville d'une part et port, d'autre part? Pour répondre à ces interrogations, nous avons construit des outils cartographiques synthétiques, appelés *cartographie évolutive des projets,* sur trois zones charnières. Celle-ci montre l'état d'avancement des projets urbains et portuaires, à trois moments *t* (2002,2007, 2012), sur une période de 10 ans. Pour chaque moment *t*, chacune des zones charnières, cartographiée à l'échelle locale du quartier (cartes 3.3, 3.4 et 3.5), est également placée en regard des mutations qui s'inscrivent dans l'environnement plus large de l'aire urbanisée (cartes 3.1 et 3.2).

Un deuxième angle pour appréhender les mutations territoriales s'est porté sur les actions anticipatives accompagnant leurs projets, visant à leur légitimation. Sous quelles formes apparaissent-elles? Comment, au fil du temps, ces actions liées à des projets parfois contradictoires se répondent-elles? Comment se positionnent-elles par rapport au calendrier d'élaboration des outils de planification stratégique et réglementaire? Pour répondre à ces questions, nous avons établi des tableaux appelés *Chronologie générale des relations entre les projets,* sur les trois zones charnières (figures 3.7, 3.9 et 3.11). Pour construire ces tableaux chronologiques, les projets urbains et portuaires ont été placés horizontalement sur une ligne de temps, depuis leur lancement jusqu'à leur éventuelle adoption. Verticalement, ils sont structurés par échelon géographique. Les maitres d'ouvrage et le type d'actions qu'ils ont initié a été précisé: à vocation médiatique, stratégique, réglementaire ou opérationnel.

La construction de ces deux outils analytiques ont permis de mettre en évidence:

- les interactions entre un projet à l'échelle locale et celui défini à l'échelle méso, de niveau régional ou intercommunal;
- les actions réciproques entre plusieurs projets locaux;
- l'enchainement de types d'actions qu'intègre la construction d'un projet

L'objectif sous-tendu était de comprendre l'évolution du processus de production d'un territoire par les interactions entre les projets des différents acteurs concernés, aboutissant à leur abandon, modification, ou annexion.

L'analyse spatiale et temporelle des mutations des interfaces ville-port, montre que l'introduction de la démarche de projet agit peu en faveur d'une reconnexion ville-port. Celle-ci aurait même tendance à accélérer le processus de déconnexion. La lecture croisée des deux outils analytiques construits, la *cartographie évolutive des projets sur trois zones charnières* et la *chronologie générale des relations entre les projets sur trois zones charnières* nous permet d'ébaucher les aspects spatiaux et temporels, ainsi que les formes d'actions qui incarnent cette déconnexion. Par ailleurs, la prise en compte de trois cas d'études portés sur deux échelons, celui local du projet et celui de l'aire urbanisée continue dans lequel il s'inscrit, amène à en dessiner les tendances générales et les déclinaisons particulières.

1.2.1. Lecture diachronique à l'échelon de l'aire urbanisée continue: mise en tension des zones portuaires péricentrales* par le dessein d'un «retour au centre»

Celle-ci traduit la séquence actuelle de l'évolution de la relation ville-port caractérisée par la mise en tension des zones portuaires péricentrales sous l'action d'un double mouvement. D'une part, il s'agit du tropisme* de l'action urbanistique, du renouvellement des quartiers centraux vers un développement multipolaire de sites décentralisés. Cette dynamique est couplée et renforcée par la reconversion de sites industriels péricentraux par d'autres fonctions urbaines, dans un contexte de déconcentration industrielle. Dans des contextes de métropolisation, indissociable de phénomènes de «*retours au centre*» (Bidou-Zachariassen, 2003), l'élargissement de la centralité urbaine apparaît comme une priorité, exerçant ainsi une pression sur ces zones portuaires péri-centrales. Comme montré dans la première partie, dans le cadre de la séquence actuelle de relation ville-port, ce retour vers les centres s'exercerait en trois séquences qui peuvent toutefois se chevaucher:

- le renouvellement des quartiers centraux,
- le développement multipolaire de sites décentralisés,
- l'extension du centre urbain. Celui-ci prend la forme d'un schéma ou un plan directeur, prenant appui sur certains pôles définis dans la phase précédente afin d'amorcer une extension du centre. La voie d'eau y est utilisée à la fois comme vecteur de développement urbain et à la fois comme fil rouge destiné à dessiner les contours d'un nouveau territoire central pour lequel la mise en cohérence d'un grand nombre d'opérations isolées est souhaitée.

Analysons à présent la manière dont se décline ce processus, inscrit dans une dimension régionale ou métropolitaine, sur les trois zones charnières choisies et les effets qu'il initie sur les interactions entre ville et port:

2002

Tant à Lille qu'à Bruxelles, la planification stratégique marque à cette période la poursuite de la revitalisation des quartiers centraux. Etendue au-delà des limites du centre historique en grande partie réhabilité, elle enserre maintenant les quartiers les plus fragilisés qui le jouxtent. Parallèlement, elle amorce la définition de pôles péricentraux dont la mutation relève de l'intérêt régional (pour Bruxelles) ou métropolitain (pour Lille). Ces aspects mettent doublement en scène nos trois zones charnières.

A Bruxelles, les sites de *Tour et Taxis* et de *Biestebroeck* se situent dans l'Espace de Développement Renforcé du Logement et de la Rénovation. Inscrit dans le plan stratégique de la Région de Bruxelles-Capitale, le Plan Régional de Développement (PRD) de 2002, il poursuit la politique de réhabilitation initiée dès la fin des années '70, ensuite élargie à une politique de revitalisation au début des années '90. Celle-ci se traduit principalement par la mise en place de contrats de quartier. Orientée vers les quartiers les plus dégradés hébergeant les populations les plus fragilisées sur le plan socio-économique,

elle est d'abord concentrée autour des quartiers centraux, pour s'étirer ensuite le long de l'axe Canal. Parallèlement, les sites de Tour & Taxis et Biestebroeck sont inscrits comme Zone-Levier dans le PRD. Celles-ci sont définies comme des zones nécessitant une attention particulière et une coordination poussée des interventions, compte tenu de leur situation jugée problématique et de leurs potentialités d'aménagement. A cette fin, le PRD recommande que l'aménagement de ces zones soit préalablement étudié par le biais d'un schéma directeur afin de fixer les grandes options d'intervention qui doivent dicter leur développement. Du renouvellement des centres historiques, la planification stratégique pointe donc, en parallèle, son viseur vers un développement multipolaire de sites décentralisés, lieux d'accueil de futurs projets urbains. Le Plan Régional d'Affectation du Sol (PRAS), adopté en 2001 par le gouvernement régional bruxellois, avait déjà par ailleurs donné une portée juridique au site de *Tour et Taxis* par son inscription en Zone d'Intérêt Régional (ZIR), définie dans le but de permettre la réurbanisation des chancres urbains importants, d'aménager de nouvelles zones urbaines ou de réhabiliter des immeubles bénéficiant de la protection du patrimoine. Si la ZIR, portant sur la friche infrastructurelle n'intègre pas le site portuaire situé au nord de celle-ci, le périmètre élargi de la Zone-Levier l'incorpore.

A Lille, la zone charnière d'étude, qui intègre le site portuaire *Port de Lille* à l'est, le quartier des *Bois Blancs*, et le site en requalification des *Rives de la Haute Deûle* à l'ouest, fait également l'objet de cette double attention. D'une part, au regard de critères à dominante socio-économique, le quartier des Bois Blancs est désigné comme un des quartiers prioritaires de la métropole. Celui-ci bénéficie à la fois des dispositifs de rénovation urbaine de la Politique de la Ville, dans le cadre du contrat d'agglomération 2000-2006 passé entre l'Etat, la Région Nord - Pas de Calais, le Département du Nord, la Communauté Urbaine de Lille Métropole et le Fonds d'Action Sociale, mais aussi des moyens mis en oeuvre dans le cadre la politique de *ville renouvelée*, orientation majeure du schéma directeur adopté par la Communauté Urbaine en 2002. D'autre part, le site des *Rives de la Haute Deûle* devient, dans le même schéma un des six pôles d'excellence métropolitains. Par leur biais, l'ambition est d'équiper la métropole dans les secteurs-clés de l'économie des savoirs et de l'information afin de constituer une offre économique de haute qualité et de niveau européen.

2007

Cinq ans plus tard, l'affirmation des pôles stratégiques, comme nouvelles centralités urbaines est confirmée et précisée. Simultanément, les autorités portuaires répliquent en présentant leurs schémas de développement portuaire.

Tour et Taxis et son périmètre à nouveau élargi jusqu'au quartier Nord, situé sur la rive opposée, devient une Zone Stratégique du Plan de Développement International (PDI), un document d'intentions du gouvernement régional bruxellois, présenté en 2007.

Le pendant juridique et réglementaire du projet stratégique des Rives de la Haute Deûle est consacré par l'intégration d'une Zone d'Aménagement Concerté (ZAC) dans le Plan Local d'Urbanisme, en 2004. Alors que son premier secteur opérationnel apparait précisément défini dans le Projet Urbain de Lille porté par la mairie en 2005, sous la forme d'une de ses trois grandes opérations urbaines, le site Port de Lille est, quant à lui, déjà envisagé comme un des Territoires de projets urbains. D'une certaine façon, il constitue déjà l'extension possible de la mutation urbaine en cours sur l'autre rive.

A la même époque, parallèlement, émergent des documents stratégiques portuaires. Le Masterplan du Port de Bruxelles est présenté en 2006. Celui-ci projette, au nord de la friche de Tour et Taxis, un centre logistique : le «BILC», et, sur sa face ouest, le «Village de la Construction», un ensemble multifonctionnel, destiné à la vente

de matériaux de construction, conçu avec une préoccupation d'intégration urbaine. Dans le même temps, Ports de Lille présente un schéma de développement des Infrastructures Portuaires (SDIP). Une plate-forme tertiaire est prévue à moyen terme sur le site d'activités le plus central de la ville, celui-là même envisagé par la Ville de Lille comme Territoire de projets urbains.

A Bruxelles, une Zone d'Intervention Prioritaire (ZIP), définie dans le cadre des fonds structurels européens FEDER, poursuit parallèlement les efforts de revitalisation, par le biais de projets d'aide au développement économique. Son périmètre, axé et élargi le long du Canal, préfigure quelque peu celui du Plan Directeur de la Zone du Canal, qui augure la dernière phase en cours de ce mouvement de «retours vers le centre» inscrit dans le processus plus large de métropolisation.

2012

Succédant au réinvestissement des centres urbains, à la définition de pôles stratégiques périphériques, la troisième couche de cette aspiration politique d'un mouvement de retour en ville semble se traduire par la définition d'une zone élargie autour du centre, qui prend appui sur les pôles stratégiques, et s'articule autour de la voie d'eau. Même si cette troisième phase prend des formes différentes dans les deux villes concernées, l'emprise de son périmètre de réflexion qui couvre maintenant les sites portuaires péricentraux amène maintenant sans détour le débat sur leur devenir.

Dans l'élaboration du Plan Régional de Développement Durable (PRDD), le nouveau document stratégique de la région bruxelloise, la zone du Canal est désignée comme le territoire prioritaire. Ce dernier cristallise, plus que dans d'autres parties de la région, les défis d'ordres démographiques, économiques, sociaux, environnementaux auxquels fait face la capitale. Dans ce cadre, un «*Plan Directeur, à une échelle plus fine et ancrée dans la réalité du territoire et du tissu urbain et socio-économique, complétera et précisera les recommandations du PRDD sur cette zone dont la transformation aura un impact sur la Région toute entière. Le Plan Directeur de la Zone du Canal viendra ainsi nourrir le processus d'élaboration de ce PRDD et contribuera à sa mise en oeuvre*»[1]. De la conception de ce Plan Directeur est attendue «*une démarche d'aménagement intégrée, liant cohésion territoriale et cohésion sociale, pour arriver à une vision claire et partagée de l'avenir de cette zone qui puisse être intégrée au PRDD*»[2]. Un des aspects de la méthodologie proposée par l'équipe lauréate de la mission d'élaboration de ce Plan Directeur, constituée par l'association momentanée d'Alexandre Chemetoff & associés, Idea Consult et Ecorem est la constitution d'un domaine régional. Biestebroeck et Vergote forment deux des six cadrages choisis pour l'élaboration de projets dont le rôle sera d'illustrer la méthode. «*Pour chacun de ces cadrages nous définissons des actions à partir des sites. Il s'agit d'explorer les capacités de situations particulières pour y développer des propositions, celles de projets témoins. Sur chacun de ces sites, nous avons imaginé des propositions à partir des composantes principales du Domaine régional (Canal et port, Espaces publics, Délaissés, Situations d'exception, Patrimoines industriels, Natures en ville)*»[3].

Si, à Bruxelles, la volonté de créer un territoire attractif autour de la voie d'eau et de donner ainsi un relais public aux dynamiques anticipatives privées semble être, placée au second plan, derrière des motifs démographiques et socio-économiques, cette ambition est plus clairement affichée à Lille. L'élaboration du Schéma Directeur des Eaux de Lille, en cours, émerge

1 Extraits du *Cahier Spécial des Charges*, Administration de l'Aménagement du Territoire et du Logement, Direction Etudes & Planification, 2012

2 Ibid.

3 Extraits de l'offre pour le Plan Directeur Canal présentée par Alexandre Chemetoff & associés, Idea Consult, Ecorem, 2012

davantage d'une volonté de créer un projet global de valorisation de l'eau. En effet, dans les années 2000, différentes opérations de transformations urbaines autour des voies d'eau de la métropole se succèdent, à différentes échelles. Dès 2001, le projet transnational de l'aménagement du canal de la Deûle à l'Escaut et de sa remise en navigation est lancé. L'ambition du partenariat formé par le maitres d'ouvrages (l'Agence de développement et d'urbanisme de Lille Métropole, Voies Navigables de France, Lille Métropole Communauté Urbaine et la Caisse des dépôts) «*consistait à amorcer un processus de requalification et de redynamisation des territoires sur «l'espace canal» en s'appuyant sur sa nouvelle image et ses nouvelles fonctions*»[4]. Ensuite, le Plan Bleu lillois, mentionné pour la première fois dans le Projet Urbain, s'appuie sur la présence de l'eau pour répondre à un double objectif. D'une part, l'eau est support de valorisation territoriale pour «*la création de promenades bleues, valorisant les quais et bords de canaux ou des itinéraires ponctués de bassins et de fontaines qui contribuent à animer l'espace urbain*». D'autre part, l'eau est «*le support d'une stratégie hydraulique mue par les principes du développement durable: limitation des rejets et récupération des eaux de pluies, prévention des inondations et des pollutions, économies de consommation d'eau, etc*». En 2009, est lancé le Schéma Directeur des Eaux de Lille (SDEL). Celui-ci vient répondre à la nécessité d'encadrer «*les transformations urbaines qui vont s'intensifier avec plusieurs milliers de nouveaux habitants au bord de la Deûle sur la métropole lilloise dans les prochaines années. Ces mutations peuvent apporter activité, attractivité en améliorant le cadre de vie des habitants et donc l'image, le rayonnement de Lille et de sa métropole grâce à l'eau*»[5]. D'autres documents stratégiques à des échelons supérieurs prennent également le relais. C'est le cas de la Trame Verte et Bleue adoptée par la Région Nord Pas-de-Calais en 2007, ou encore du Plan Bleu métropolitain en cours, lancé en 2010. Faisant suite à une prise de compétence expérimentale de trois ans par Lille Métropole Communauté Urbaine de différents bras du réseau décentralisable, ce dernier se démarque par une démarche pluridisciplinaire prenant en compte le développement urbain, l'activité propre de la voie d'eau, les fonctions hydrauliques, les corridors écologiques[6].

Ces mutations, illustrées à l'échelle de l'aire urbanisée continue lilloise et bruxelloise, montrent davantage l'affirmation d'un système ville, juxtaposé à un système port. Le processus de retour vers le centre, mis en mouvement par la sphère urbaine, et les projets de développement portuaire évoluent parallèlement, en mobilisant des modes de développement spatial distincts. Tandis que les mutations urbaines mobilisent plusieurs strates d'actions - une revitalisation des quartiers centraux, un développement multipolaires de sites péricentraux - une extension du centre urbain -, le développement portuaire s'exprime davantage par un réseau de projets ponctuels. Vérifiant la première hypothèse de recherche, nous verrons que la juxtaposition de ces stratégies interfère à l'échelon local par l'abandon, la délocalisation ou le gel de certains projets portuaires. Trois exemples illustrent ci-dessous cet aspect.

---

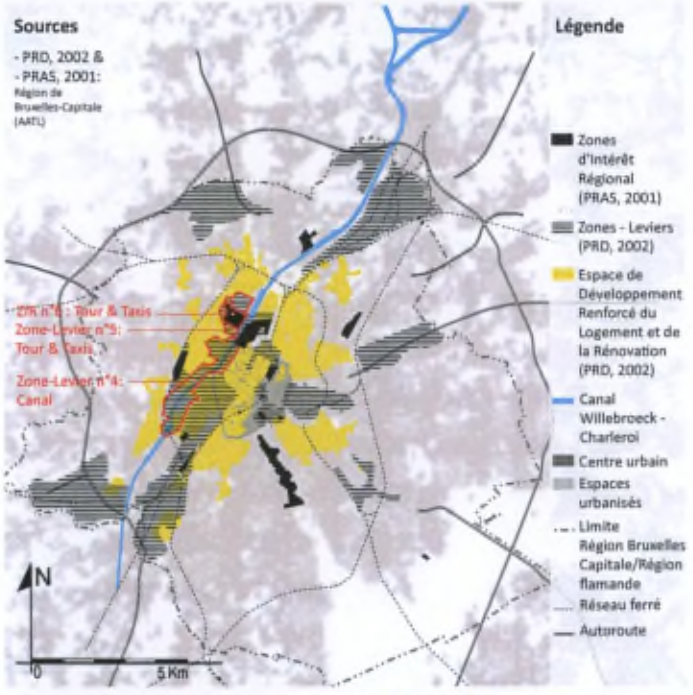
4 Extraits de l'étude socio-économique du Canal de la Deûle à l'Escaut (PADDE), phase 3 - synthèse et conclusions, financée par l'Agence de développement et d'urbanisme de Lille Métropole, Lille Métropole Communauté Urbaine et Voies Navigables de France, réalisée par Euromapping, Land & water consulting, Atis real/Auguste Thouard, the Beckett company, British waterways, 2003.

5 Extraits du Schéma Directeur des Eaux de Lille (document de travail), financé par les Ville de Lille, Lomme, Hellemmes, réalisé par Iris Conseil, Euromapping, Agence Valeri, CERE, Ville et Habitat, Elyne Olivier, janvier 2012.

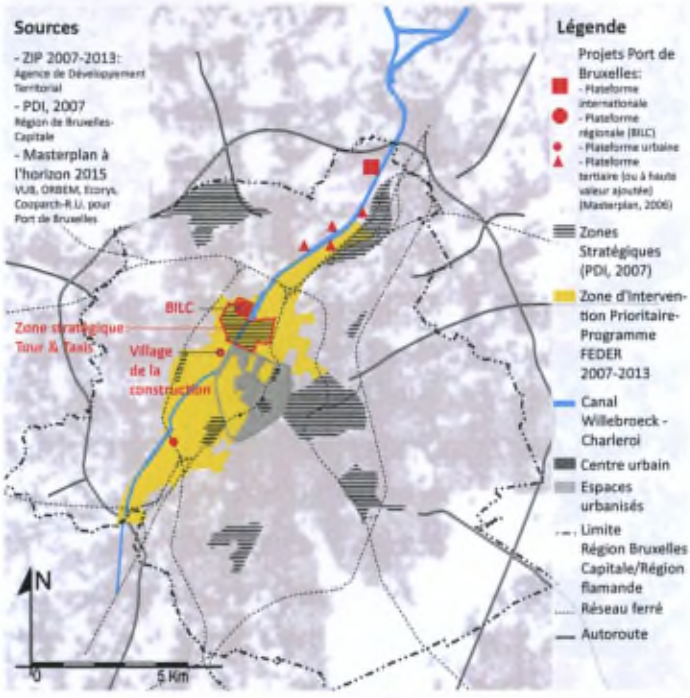
6 Extraits du Plan Bleu de Lille Métropole, étude stratégique d'aménagement - phase 3, financé par Lille Métropole Communauté Urbaine, réalisé par Atelier Alfred Peter Paysagiste, Ma-Géo BET, Euromapping. 2012

Carte 3.1: Cartographie évolutive des projets sur Tour & Taxis et Biesteboeck à l'échelon de la Région-Capitale

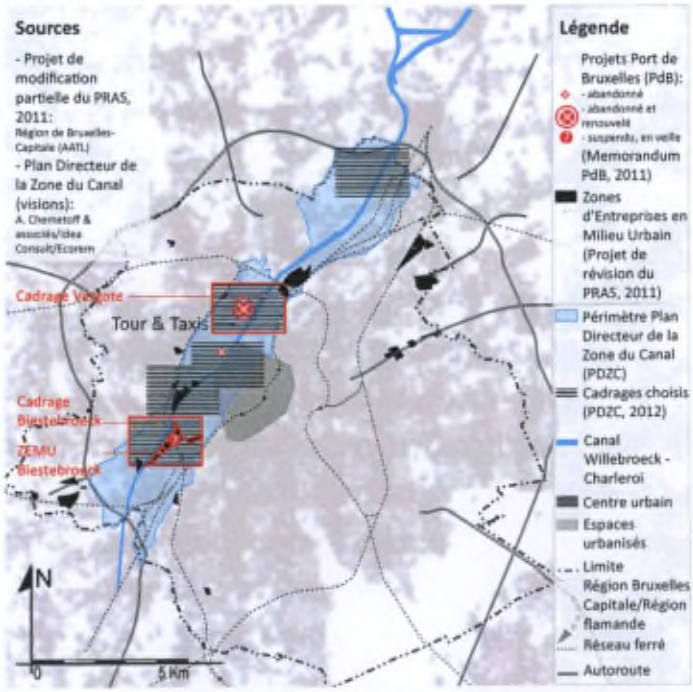
2002



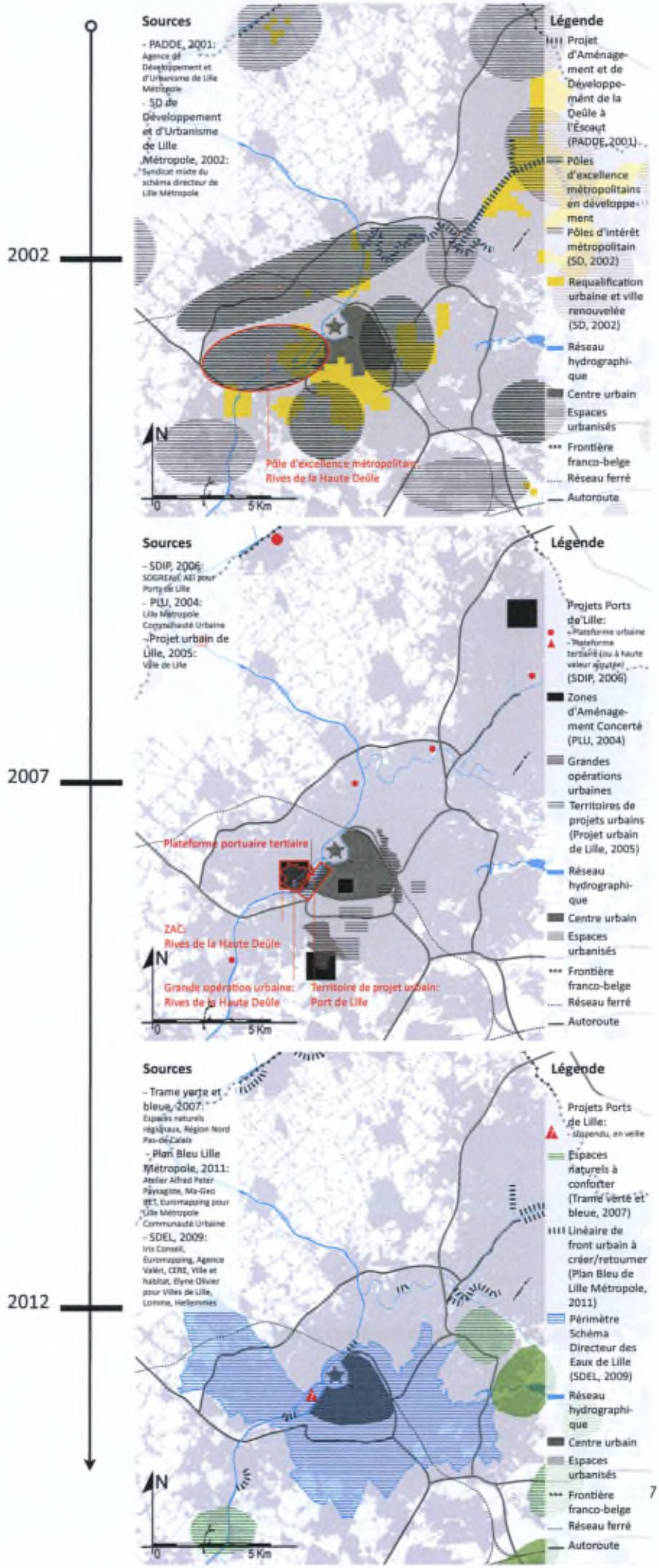
2007



2012



Carte 3.2: cartographie évolutive des projets à proximité du site «Port de Lille», à l'échelon de Lille Métropole Communauté Urbaine



1.2.2. Lecture diachronique à l'échelon local des trois zones charnières: des projets portuaires éclipsés par la construction d'un système de projets urbains

Tour & Taxis

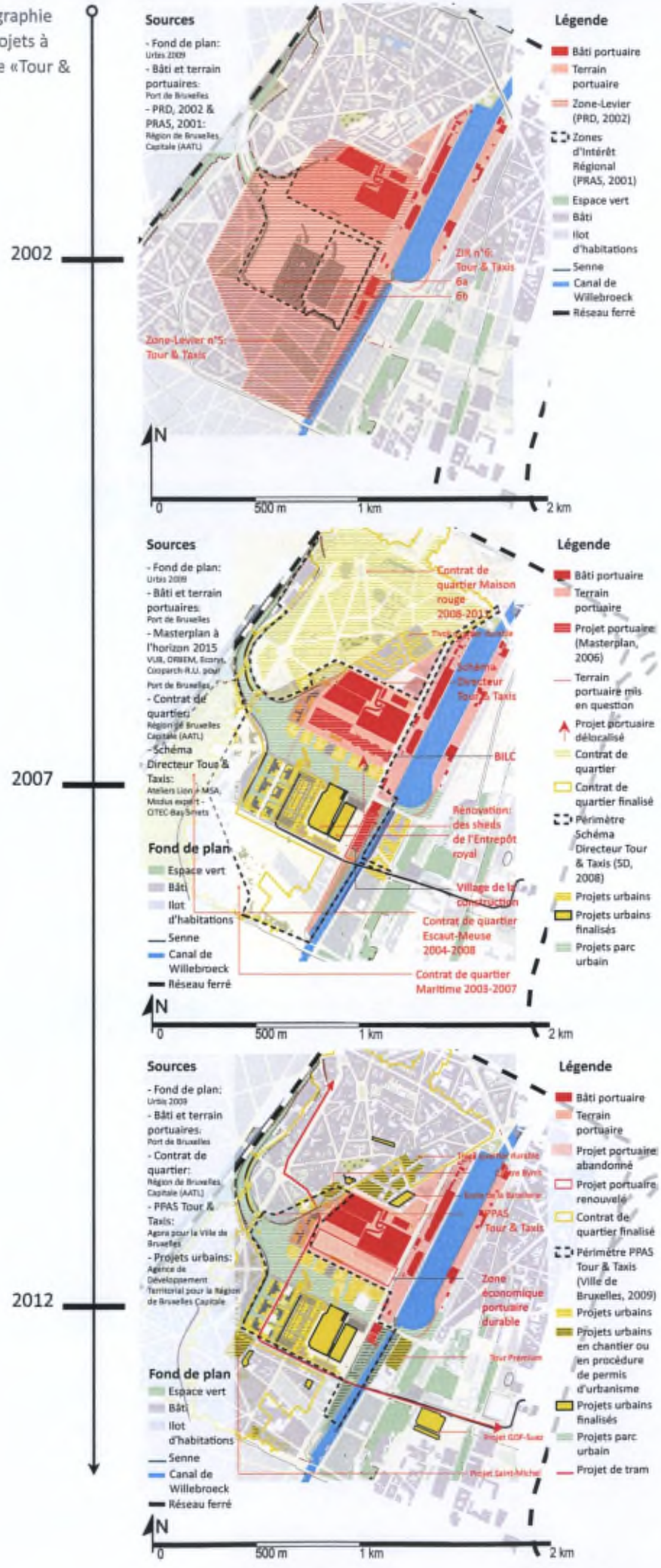
Le premier exemple concerne le «Village de la Construction», prévu par le Port de Bruxelles dans son Masterplan, sur la rive gauche du bassin Béco, à proximité du site de Tour & Taxis. Ce projet subira deux obstacles tels que défini par Subra (2007): les effets d'un aménagement convoité, couplé aux effets d'un aménagement rejeté. Le premier type de conflit «*correspond principalement à des conflits de concurrence entre territoires ou entre acteurs et entretient un lien encore plus direct avec les politiques d'aménagement. Car c'est la question de l'équipement ou de l'aménagement futur, de sa localisation ou de son contenu, qui est à l'origine du conflit et qui en est l'objet (...) Le conflit oppose selon les cas deux ou plusieurs territoires entre eux, lorsqu'il s'agit de déterminer où l'équipement sera implanté ou le tracé qu'il empruntera, ou deux ou plusieurs acteurs (entreprises, collectivités territoriales entre elles ou avec l'Etat, associations d'habitants), lorsqu'il s'agit de décider qui en obtiendra le contrôle et quel sera son contenu (...) Les différents acteurs sont ici en position offensive. L'aménagement n'est plus un patrimoine à défendre ou un substitut, une contrepartie: il est l'objet même de la rivalité qui oppose les différents acteurs, parce que sa réalisation est ardemment souhaitée*». Dans ce cas-ci, la concurrence porte sur la définition de la rive gauche du bassin Béco. Quelques mois après la publication du Masterplan, le bourgmestre de la Ville de Bruxelles et le Ministre en charge des Travaux Publics au sein de la Région Bruxelles-Capitale, annoncent une piscine en plein air sur la même portion de rive. Le projet est alors délocalisé sur un autre site portuaire, au nord de Tour et Taxis, s'ajoutant à un des projets phares du Masterplan, le «BILC», un centre logistique. La nouvelle majorité, issue des élections régionales de juin 2009, formée par une nouvelle coalition de partis, changera la donne. D'une part, elle marque l'abandon de la Piscine, portée par le Ministre en charge des Travaux Public, dont le parti, le sp.a (le parti socialiste flamand) se situe désormais dans l'opposition. Ce projet médiatique désavoué aura néanmoins marqué pour ce site le tournant d'un avenir portuaire vers un avenir urbain, puisque la nouvelle majorité annonce, dans son accord de gouvernement, la création d'un parc récréatif. D'autre part, sous la pression des associations d'habitants et comités de quartier, la nouvelle majorité entérine la délocalisation du BILC sur le site de Schaerbeek-Formation, présentant plus de potentialités d'intermodalité*. Ce deuxième retournement de situation correspond à un aménagement rejeté, «*l'aménagement est toujours au centre du conflit, mais cette fois parce qu'il est contesté par une partie des acteurs, en raison des atteintes à l'environnement qu'il risque d'entrainer, au plan local (pollution de proximité, destruction d'un écosystème, atteintes au paysage, consommation excessive d'eau) ou au plan global (production de gaz à effet de serre), des nuisances qu'il provoque pour les riverains de l'infrastructure (syndrome Nimby), ou des risques qu'il induit*» (Subra, 2007). Dans bien des cas, les trois motivations coexistent et sont d'ailleurs difficiles. Aujourd'hui, la rive, sur laquelle était initialement prévue le Village de la Construction, est intégrée au processus d'élaboration du Plan Particulier d'Aménagement du Sol (PPAS) de Tour & Taxis. Par ailleurs, elle fait l'objet d'un protocole d'accord entre la Région de Bruxelles-Capitale et le Port de Bruxelles pour le transfert de compé-

tence de sa gestion. Elle est également concernée par le projet de modification partielle du Plan Régional d'Affectation du Sol (PRAS), concrétisant son affectation en zone verte, en lieu et place d'une zone d'activité portuaire et de transport. La délocalisation du BILC au nord de l'agglomération n'engendra toutefois pas le même sort au Village de la Construction qui lui avait été accolé. En 2011, le port s'allie avec la Société de Développement pour la Région de Bruxelles Capitale pour le faire renaitre sous une nouvelle forme: un projet de co-développement d'une zone économique portuaire durable intégrée dans le tissu urbain (en cours). Aujourd'hui, un système de projets urbains enserre ce site portuaire. Il s'agit d'évidence du développement du site de Tour & Taxis mais aussi de deux projets non moins emblématiques d'une volonté de bouleverser l'image de ce quartier: la tour Up-Site d'Atenor, en construction (figures 3.5 et 3.6), qui deviendra la plus haute de tour de logements de la région, et le projet Brussels Greenbiz, qui ambitionne d'être le quartier durable modèle de Bruxelles. Ce système de projets urbains interroge de fait la place du port en ville, son rôle et la cohabitation qu'il entretient avec les quartiers environnants. Les outils d'urbanisme actuellement en application sur cette zone charnière, morcelés par domaine de compétence entre sphères portuaire et urbaine, permettent peu d'apporter des réflexions à ces interrogations. Dans ce cas-ci, la difficulté de la cohabitation ville-port a été résolue par un jeu de substitution des projets portuaires, de proche en proche, destiné à libérer la berge susceptible de recevoir un aménagement à court terme. Tandis que la Zone Levier du PRD de 2002 et le Schéma Directeur de 2007 intégraient les site de développement urbain et portuaire, les limites du PPAS destiné à fixer juridiquement les orientations du Schéma Directeur, excluent le site portuaire au nord de la friche. La raison invoquée est l'allongement de la procédure qu'aurait provoquée cette inclusion. Reproduisant la logique industrielle de division fonctionnelle, la limite ville-port est ainsi déplacée dans l'espace et dans le temps.

Figure 3.5: projet de la tour Up-Site d'Atenor, 2011 (www.up-site.be)

Figure 3.6: la tour Up-Site d'Atenor, en cours de construction (cliché K. Mazy, 2012)

Carte 3.3: cartographie évolutive des projets à proximité du site «Tour & Taxis»



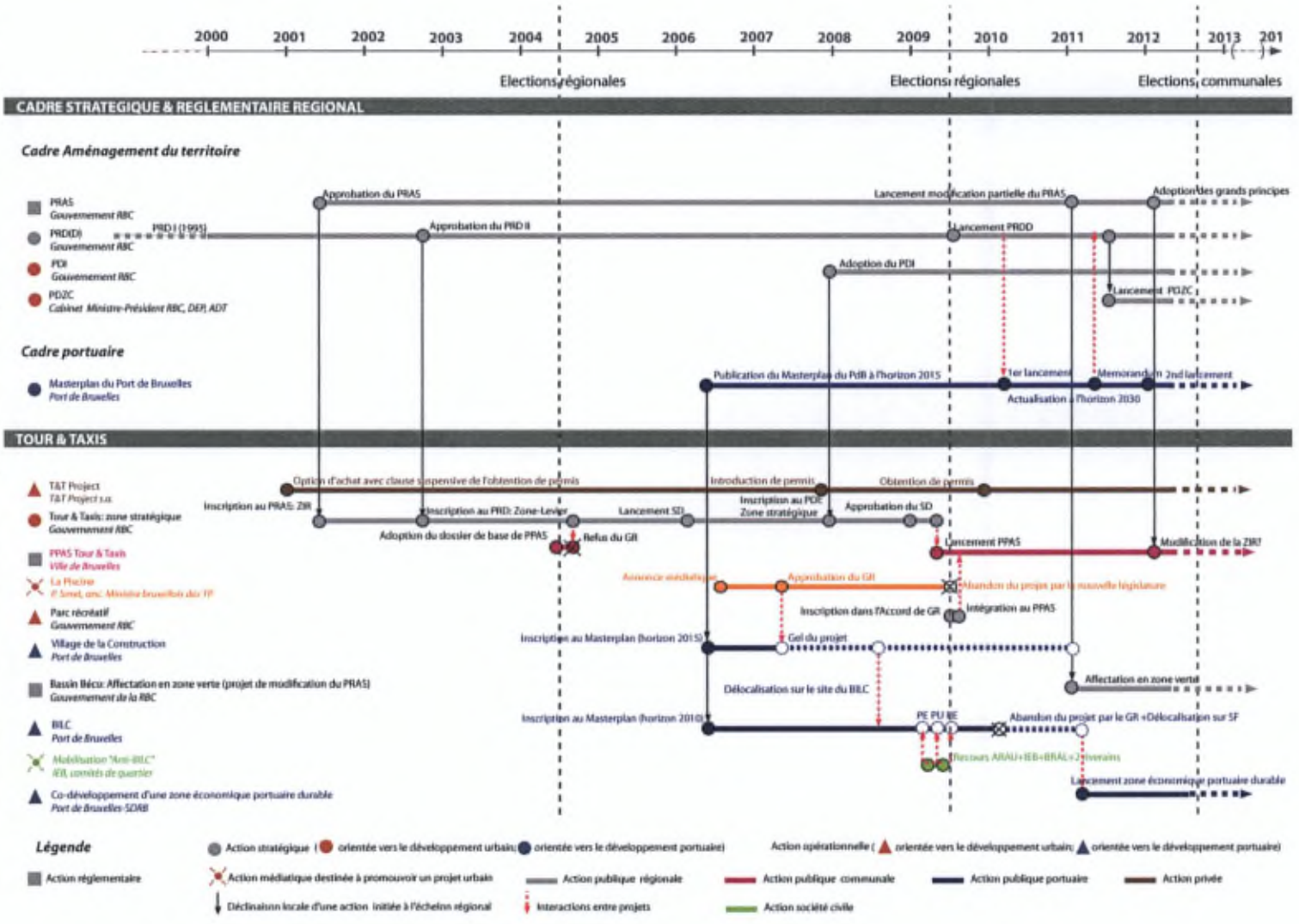


Figure 3.7: Chronologie générale des relations entre les projets autour du site de «Tour & Taxis»

Biestebroeck

Le second exemple concerne le bassin de Biestebroeck, bordé en rive gauche par un tissu urbain historique, en rive droite par un tissu industriel enclavé entre le voie d'eau et la voie ferrée. En rive droite, le Port de Bruxelles proposait, dans son Masterplan publié en 2006, un terminal de transbordement des déchets ménagers. C'était sans compter la coalition d'intérêts qui allait se structurer autour d'une reconquête urbaine du front d'eau. Le processus de mutation démarre avec la médiatisation, en mars 2010, d'un projet «Rives» lancé sur la toile par un bureau d'architecture (figure 3.8).

Figure 3.8: projet City Docks (Rives), d'Atenor in (Trends, 2012)

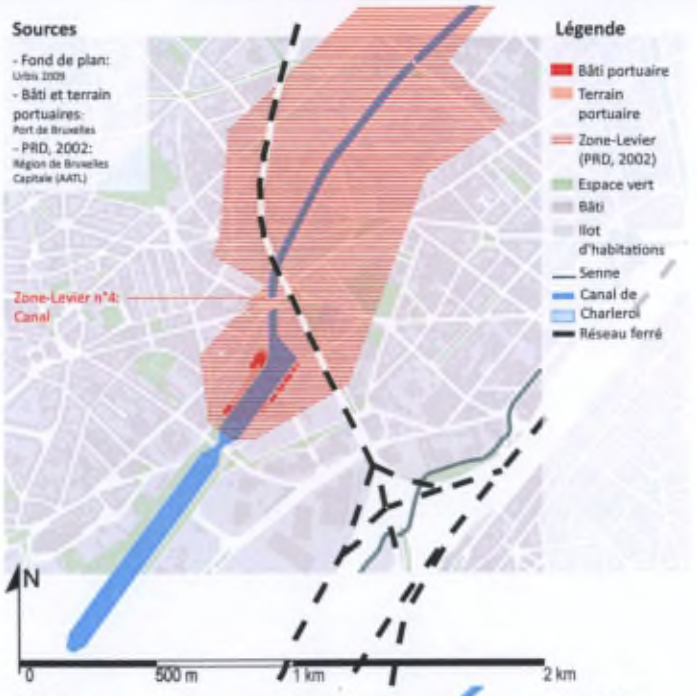
C'est une «vitrine urbaine», proche de l'approche américaine du *waterfront* où dominent marina, commerces, bureaux et logements de luxe. Un an plus tard, ce scénario se concrétise, sous des formes toutefois moins caricaturales, sous l'impulsion de deux facteurs: le rachat d'une partie des terrains par le promoteur immobilier Atenor et l'appui du bourgmestre de la commune d'Anderlecht qui lance, quelques jours plus tard, un avis de marché pour l'élaboration d'un PPAS. En effet, ce dernier pourrait permettre de déroger au PRAS, indiquant une zone d'industries urbaines. Quant à la Région, elle n'attend pas d'autoriser la dérogation mais encourage. En mars 2012, un projet de modification partielle du PRAS est adopté par le Gouvernement. Biestebroeck est concerné par la création d'un nouveau type de zone qui permet d'envisager une mixité fonctionnelle en Zone d'industries urbaines: la Zone d'entreprises en milieu urbain (ZEMU). Ce projet nait alors que le Plan Régional de Développement Durable (PRDD), dans lequel le PRAS est censé s'inscrire, est en cours d'élaboration. Aujourd'hui, le projet portuaire qui était prévu à l'horizon 2010, est mis entre parenthèses et dépend des orientations qui seront prises par le PPAS. Cette incertitude sur le devenir industriel et portuaire de cette zone péricentrale est alimentée par d'autres projets d'envergure en cours qui participe d'une mutation de cette portion régionale. C'est le cas d'un nouveau développement en cours du site des Abattoirs d'Anderlecht, du projet Port Sud centré sur la création d'un centre de découverte et d'innovation (Centre d'Interprétation) et d'un espace d'accueil d'entreprises, ou encore du développement du quartier Midi, zone stratégique régionale autour de la gare internationale. A l'heure actuelle, différents scénarii sont étudiés dont l'aboutissement dépend nettement de celui du projet de création de la ZEMU par le gouvernement régional. Par ailleurs, le Plan Directeur de la Zone du Canal avait défini Biestebroeck comme un des six cadrages destinés à accueillir des projets témoins. Son élaboration suit attentivement les lignes d'orientation du PPAS dont la conception est également en cours. Deux scenarii s'ébauchent. Dans les deux cas, une plus grande rationalisation des activités portuaires est souhaitée par le basculement des activités de transport et d'entreposage de la rive gauche vers la rive droite. Le devenir de la rive gauche, dépendant des décisions prises en termes d'affectation, esquisse tantôt un centre de distribution urbaine au centre d'une ZEMU, tantôt un scénario privilégié pour lequel le même centre est repoussé à l'extrémité de celle-ci. L'intérêt de ce cas, en terme de dialogue ville-port, est l'intégration des sites de développement urbains et portuaires dans les mêmes contours de planification locale. Cette inclusion offre le

bénéfice d'interroger, au niveau local, la présence industrielle et portuaire en milieu urbain, son rôle et son articulation avec les autres fonctions urbaines. Dans le masterplan en cours d'élaboration, qui préfigurera les orientations du futur PPAS, ces enjeux sont mentionnés. «*Le périmètre du plan comporte diverses affectations dont une zone d'industrie urbaine et une zone portuaire au PRAS, dont il y a lieu d'interroger la pertinence. Le périmètre de la zone d'étude comportera une mixité de fonctions, permettant notamment à l'affectation d'industrie urbaine et à l'activité portuaire de cohabiter avec le résidentiel, en créant par exemple une nouvelle typologie ou morphologie d'aménagement qui s'articule avec le tissu urbain voisin. Ce développement initiera donc peut être un vocabulaire urbanistique innovant*»[7].

7 Extrait de *Biestebroeck - une vallée pour tous, PPAS Biestebroeck/ Phase 1A -Projet de masterplan et diagnostic*, financé par la Commune d'Anderlecht, réalisé par BUUR-ARIES, en collaboration avec IDEA Consult. 2012.

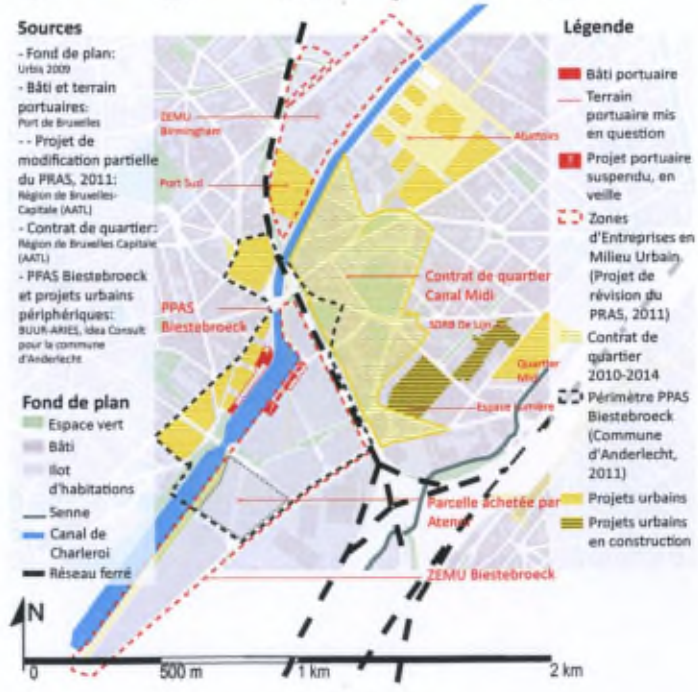
Carte 3.4: cartographie évolutive des projets à proximité du site «Biestebroeck»

2002



2007

2012



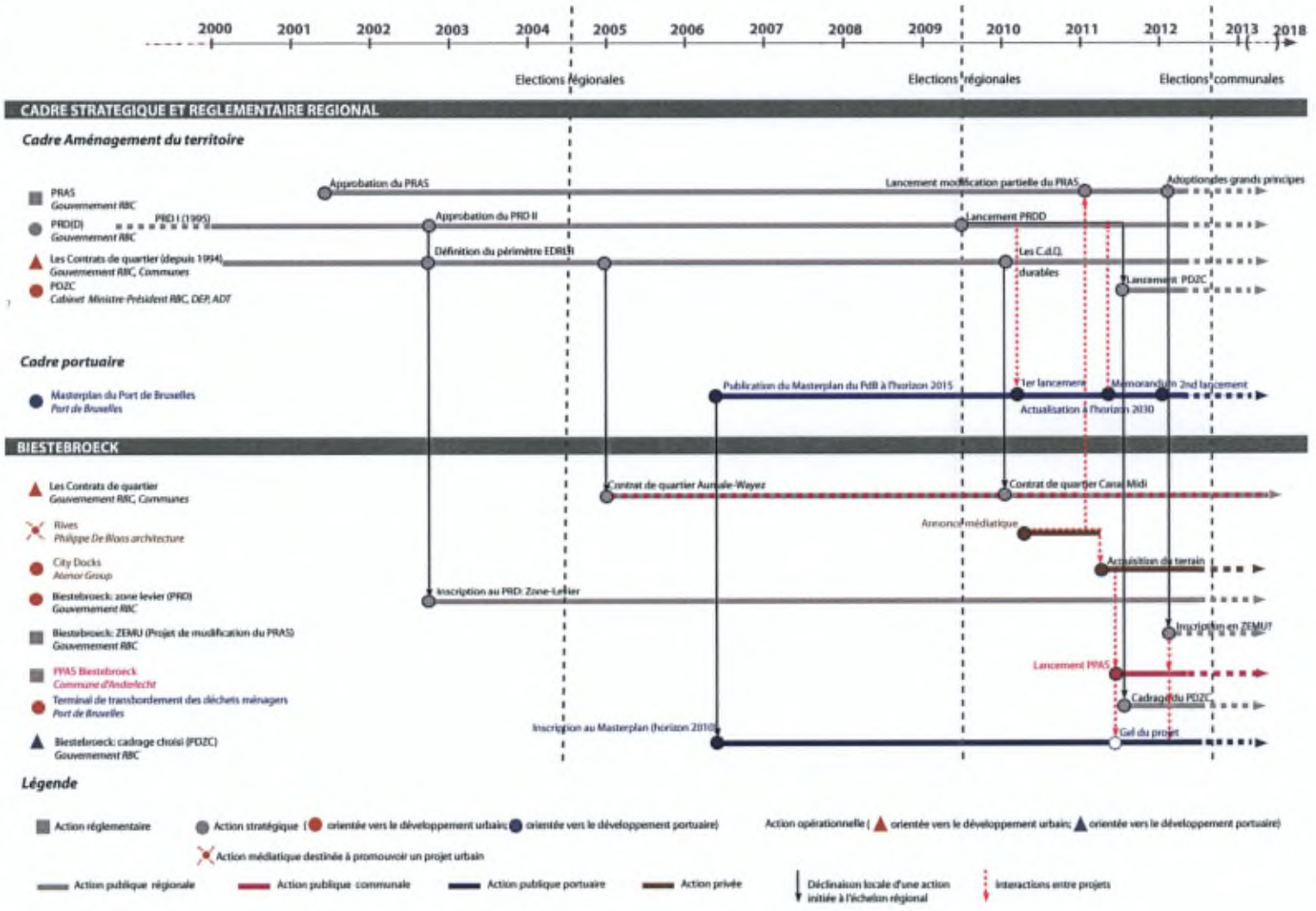


Figure 3.9: Chronologie générale des relations entre les projets autour du site de «Biestebroeck»

Port de Lille

Dans l'agglomération lilloise, un autre site soumis à de fortes tensions est celui de Port de Lille, qui est aussi celui le plus proche du centre urbain. Par effet d'action-réaction, ce site connaitra diverses vocations, avant que les grandes lignes puissent quelque peu s'affiner et les souhaits urbains et portuaires s'équilibrer dans un processus itératif. Ports de Lille proposait en 2006, au travers son Schéma Directeur des Infrastructures Portuaires, une plate-forme tertiaire avec une volonté d'améliorer l'image du port au cœur de la ville. En juin 2009, dans le cadre des festivités Lille 3000, une démarche d'appel à idées est organisée par la Ville de Lille pour imaginer l'avenir de trois «friches». Le site du port historique en fait partie. L'objectif est d'en faire un quartier mixte les pieds dans l'eau, réintégré dans le tissu urbain, en devenant la couture urbaine de deux quartiers actuellement séparés par les infrastructures portuaires. Des études sur des sites périphériques au port prolongent la réflexion et concrétisent la volonté portée par la mairie d'une reconquête urbaine, amorcée par le développement des Rives de la Haute Deûle, en cours de construction (figure 3.10).

Figure 3.10: les Rives de la Haute Deûle (cliché K. Mazy, 2012)

Ce réseau de projets complémentaires est actuellement formé par l'étude urbaine pour la requalification de la façade Vauban-Esquermes, le projet de réaménagement de la Citadelle, la rénovation et l'extension du zoo, la création d'un pôle nautique autour de la piscine Marx Dormoy et l'étude d'aménagement du site de la gare d'eau. En avril 2010, dans ce cadre concurrentiel, Ports de Lille lance en partenariat avec le Pôle de Compétitivité des Industries et Commerce de Lille (PICOM) le projet de Centre Multimodal de Distribution Urbaine (CMDU), sur le site qui jouxte le port historique. Ce dernier ambitionne de proposer un environnement pour une nouvelle logistique urbaine, basée sur la mutualisation, l'optimisation et la coordination des livraisons des points de vente et commerces situés en centre-ville. En avril 2011, un accord entre Ports de Lille - CCI Grand Lille et la Ville de Lille se concrétise sous la forme du lancement d'un marché public pour l'étude de programmation sur le renouvellement et l'insertion du port de Lille dans le tissu urbain lillois, actuellement en cours. Celle-ci devra conforter la vocation mixte du port historique, souhaitée par la Ville de Lille, la vocation portuaire et logistique (le CMDU) du site voisin porté par le port, et donne en priorité la continuité urbaine et la valorisation du paysage portuaire. La volonté municipale de mutation urbaine du port historique, aujourd'hui relayée par l'échelon supérieur, celui de la Communauté Urbaine, fera écho dans le projet de Schéma de Cohérence Territoriale à travers son inscription, en quartier de ville. Ce cas montre le double intérêt d'avoir induit une initiative commune et spontanée entre la Ville et Ports de Lille portant sur des sites à enjeux tant pour les acteurs portuaires que pour les acteurs urbains. Dans un contexte croissant d'incertitudes qui s'exprime particulièrement sur ces zones charnières, manifestes entre héritages industriels et tournant post-fordiste*, la prise de conscience d'une meilleure articulation entre ces deux sphères est d'ailleurs relayée dans la formulation des objectifs de cette étude, en cours d'élaboration.

«La zone du port se trouve face à une dualité entre l'intérêt d'une conquête urbaine (qui peut tirer profit d'une relation entre les voies d'eau comme beaucoup d'autres villes européennes) et l'important besoin aujourd'hui (en période de crise environnementale et énergétique) de maximiser les transports de marchandises par voies d'eau et chemin de fer. Pour cette raison, et sachant qu'on ne peut prévoir précisément ce qu'il adviendra à l'avenir, le site d'étude a besoin d'un projet stratégique et flexible qui peut s'adapter au changement et à un certain degré d'incertitude. Un programme qui peut permettre la mixité des usages tout en respectant les caractéristiques de chaque «secteur». Un projet qui met en place une transition entre logistique et usages urbains sans tomber dans une intervention de type zonage. De cela découle notre intérêt continu dans le croisement des échelles et l'instance d'étudier les «divisions sectorielles» comme un tout et non comme une série d'entité distincte et autonome. En ce sens, le temps est un facteur clé pour l'articulation et le fonctionnement des différentes parties et des différentes phases. Nous savons que le projet, avec des interventions et des investissements minimaux, peut déjà commencer à donner une nouvelle image de cette partie de la ville» [8].

Cependant, suite à des modifications internes à la structure Ports de Lille, à la difficulté de trouver un accord portant sur les résultats du diagnostic, à la volonté d'intégrer les échelons supérieurs tels que Lille Métropole Communauté Urbaine et la Région Nord Pas-de-Calais dans le processus de travail, l'étude est aujourd'hui mise en veille.

8 Extraits de l'*étude de programmation sur le renouvellement et l'insertion du port de Lille dans le tissu urain lillois*, financé conjointement par la Ville de Lille et Ports de Lille, réalisé par Idea consult, Les 7 vents du Cotentin, Dynalogic, Magéo, Studio 013. 2011.

Carte 3.5: cartographie évolutive des projets à proximité du site «Port de Lille»

2002

2007

2012

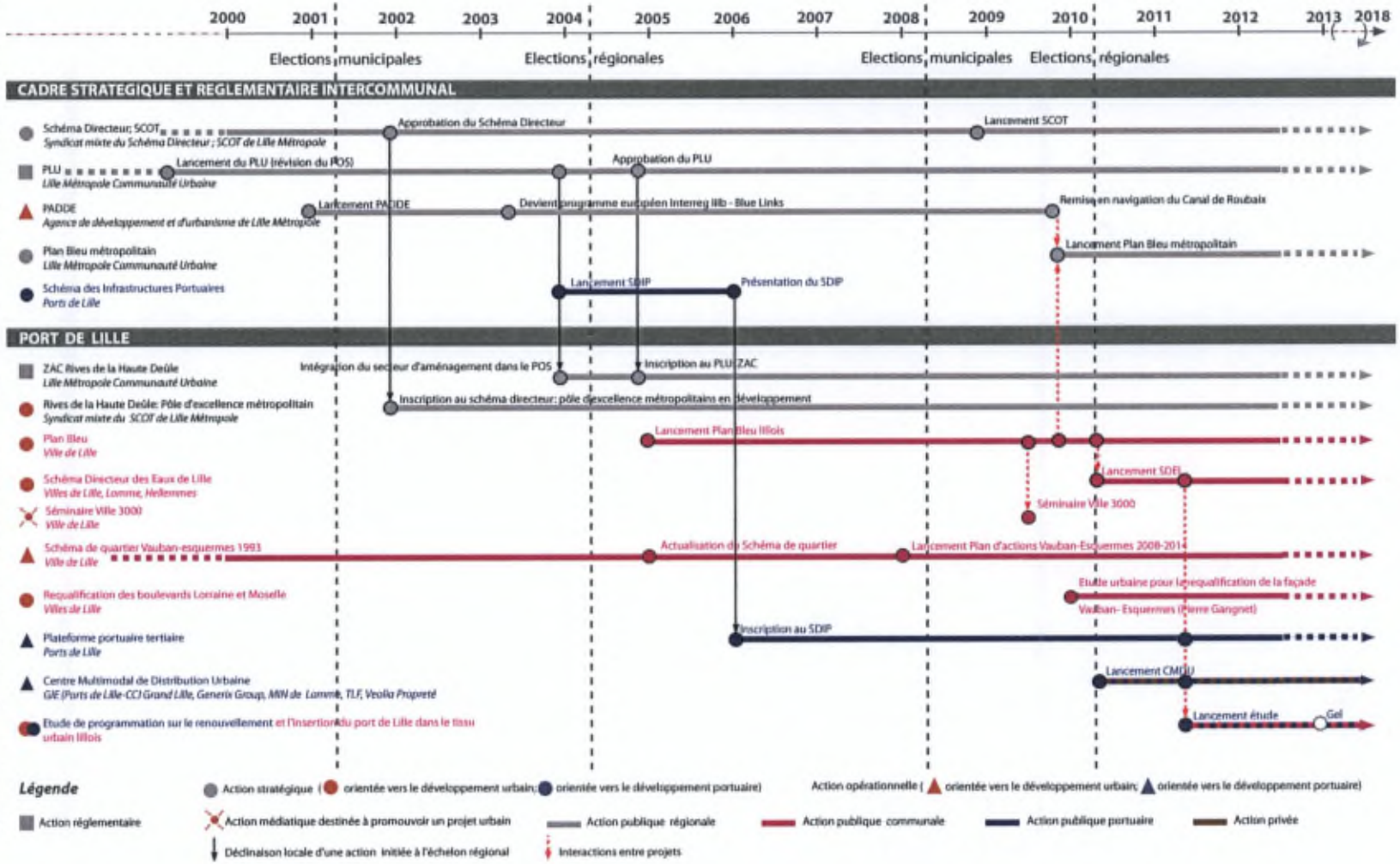


Figure 3.11: Chronologie générale des relations entre les projets autour du site de «Port de Lille»

1.2.3. Conclusions: la démarche de projet face à l'écueil des frontières entre villes et ports héritées de l'ère industrielle

A l'échelle de l'aire urbanisée continue lilloise et bruxelloise, les dynamiques porteuses d'un retour au centre, mobilisent différentes traductions spatiales: une revitalisation des quartiers centraux, un développement multipolaire de sites décentralisés destinés à accueillir des projets urbains et *in fine*, un projet d'extension du centre urbain. Celles-ci participent à construire un contexte d'incertitudes sur le devenir des zones portuaires péricentrales. Ce processus est itératif à plusieurs niveaux. D'abord, la démarche de projet ne s'inscrit pas en totale rupture avec les outils de planification classiques. Une itération constante est organisée entre ces deux modes d'actions complémentaires. C'est également le cas entre les pans stratégiques et réglementaires des outils d'urbanisme. Dans certains cas, des projets de plans à valeur juridique et réglementaire préfiguraient leur pendant stratégique. En ce sens, cette nouvelle approche vient bousculer l'approche classique de la planification, qui fixait une hiérarchie entre le stratégique et le prescriptif. Enfin, ce processus itératif apparait encore plus manifestement dans l'adaptation progressive des échelles d'actions. En ce sens, ces résultats partagent l'analyse conduite par G. Pinson. «*Dans leur version classique, rationnelle-synoptique, la planification et l'urbanisme «de plan» subordonnaient les documents, prescriptions et normes établis à des grandes échelles (de l'ilot, du quartier, de la commune) à ceux établis pour les petites échelles (de l'agglomération); soumettaient les temporalités immédiates (le court terme, l'opportunité) aux temporalités lointaines (la prospective, les prévisions); subordonnaient les phases et les activités de mise en oeuvre à celle de la cogitation (...) A l'inverse, la démarche de projet met sur le même plan ces deux ensembles d'échelles, de temporalités et d'activités et vise à organiser entre eux des rapports itératifs d'enrichissement croisé*» (Pinson, 2009).

Cependant, cette évolution de l'urbanisme vers une plus grande souplesse et flexibilité semble rencontrer des réticences à dépasser les cloisonnements historiques existants entre fonctions industrialo-portuaires et fonctions résidentielles, commerciales, culturelles, administratives, etc. Cette coupure est manifeste d'une césure entre deux formes d'économie, distinguées par L. Davezies: l'économie productive et résidentielle (Davezies, 2009). Par nécessité ou héritage historique pour les unes, par souci de revitalisation socio-économique, ou d'opportunité foncière ou d'image pour les autres, ces deux formes d'économies polarisent les voies d'eau en pensant leur devenir, à l'échelon régional (pour Bruxelles) ou métropolitain (pour Lille) de manière relativement cloisonnée. Dans ce contexte concurrentiel, l'anticipation est un leitmotiv commun. Néanmoins, les objectifs et modes d'actions que recouvre cette anticipation diffèrent, entre acteurs urbains publics et privés et acteurs portuaires. Des plans stratégiques de développement portuaire, à visée opérationnelle, sont élaborés par les acteurs portuaires. Tandis qu'une reconquête urbaine des fronts d'eau fait appel à un enchainement d'actions plus complexes. Nous venons d'en souligner les caractéristiques spatiales. Les modes opératoires mobilisés offrent également diverses formes. Dans les trois cas, l'acte médiatique a été utilisé comme élément déclencheur d'un

processus qui pourrait appeler à une mutation urbaine des terrains portuaires. Le discours autour du projet oblitère ainsi les enjeux de la production de l'espace (Rosemberg-Lasorne, 1997). Plus encore, en focalisant uniquement sur certaines opérations, les objets architecturaux singuliers, les projets emblématiques et visibles, la communication accompagnant la réalisation du projet vise ainsi à la « bonne réception » du renouvellement de l'espace urbain, pour en assurer, en quelque sorte, l'efficacité (Söderström in Bailleul, 2008). Cet acte médiatique sert alors de socle à la définition d'un projet de mutation plus nuancé, dans son contenu programmatique et architectural.

Ce cloisonnement initie des frictions dans les zones charnières, entre ville et port, au niveau local. Celles-ci s'exercent particulièrement fortement lorsque le développement d'un pôle d'intérêt régional ou métropolitain, le plus souvent articulé autour d'une friche et d'architectures remarquables industrielles, a enclenché une dynamique de mutations urbaines, aboutissant à la création d'un système de projets urbains, enserrant les sites d'activités portuaires. M. Collin concluait des expériences de projets dans les villes-ports maritimes que « *le principal écueil de la démarche est de rester dans le fonctionnalisme de l'époque industrielle*» (Collin, 2003a). Toutefois, cet aspect est nuancé selon l'intégration ou non de l'opération portuaire dans les contours du projet urbain. S'il en est exclu, il apparait, au travers des cas observés, que le fait de retarder la prise en main de la question de la limite, ne fait qu'accentuer les conflits d'aménagement convoité ou rejeté, opposés au projet portuaire. S'il est intégré, le processus en est allongé, mais ouvre le débat et initie une double réflexion. D'une part, s'engagent des réflexions sur des formes innovantes d'aménagement permettant l'articulation des activités au niveau local. D'autre part, ce niveau local d'études pousse la nécessité d'initier, à l'échelon «méso», une réflexion ou une actualisation d'un développement cohérent de ces ports multi-sites: le rôle, la rationalisation et l'optimisation de chacun des bassins d'activités dans la ville et la manière dont ils fonctionnent l'un par rapport à l'autre. Ce relais s'illustre par l'actualisation par le Port de Bruxelles de son Masterplan, suite à la remise en cause de certains projets locaux, ou par la volonté de Ports de Lille d'élaborer un schéma de développement recouvrant l'ensemble de la structure multi-sites, dans le contexte mouvant qui agit sur le devenir de son site central. A Paris, par exemple, la tendance à la spécialisation des ports selon certaines filières a été démontrée par E. Paffoni. Le choix du type de spécialisation dépend d'impératifs de production (où est créée la marchandise), de distribution (dans quelle condition doit être transportée la marchandise) et de consommation (où est consommée la marchandise). Ainsi, la compréhension de cette évolution aurait permis à Ports de Paris de réorienter le fonctionnement de ses sites portuaires, de valoriser leur rôle et de justifier leur existence (Paffoni, 2013).

1.3. Le projet comme ouverture d'un nouveau dialogue ville-port (angle organisationnel)

Cet angle d'analyse renvoie au jeu d'acteurs. Plus encore que les actions ou résultats qui en découlent, l'effet principal attendu du projet serait, selon l'analyse de G. Pinson, la constitution et la stabilisation d'un réseau stable d'acteurs et d'organisation mettant en commun des ressources pour élaborer et mettre en oeuvre un projet collectif. «L'objectif est bien de faire en sorte que la ville «fasse système» (...) Les projets sont ainsi des processus visant à développer les liens horizontaux entre les groupes et les institutions qui composent la ville, à développer de la confiance, une propension à se reconnaitre réciproquement et à identifier des intérêts communs» (Pinson, 2009).

L'approche par projet rencontre pourtant des résistances à construire une démarche transversale sur les zones charnières à l'interface de la ville et du port. Si le projet, dans sa dimension locale, parvient à mobiliser et, du moins, ouvrir le dialogue, il semble cloisonné lorsque celui-ci est défini à une échelle plus large, de dimension régionale. L'origine de ces résistances pourrait être expliquée, au regard de la piste explorée par M. Collin et T. Baudouin, par des raisons liées à la gouvernance de ces territoires. «*Les compétences déléguées aux acteurs locaux sur des terrains relevant du domaine public, délimités selon leur fonction, territorialisent les rapports de force entre les divers pouvoirs*» (Baudouin & Collin, 1996). Ces modes de gouvernance cloisonnés posent aujourd'hui des difficultés à mettre en oeuvre un développement intégré du territoire. «*Les anciennes dichotomies des zonages de fonctions urbaines et économiques, de ville et de port, de même que les méthodes de planification par le haut qui gouvernaient l'ère industrielle, apparaissent aujourd'hui comme des freins aux nouvelles formes de développement. Il s'agit donc beaucoup moins de préserver que de remettre en cause les modes de ges-*

tion et de gouvernement des villes et des espaces industriels. Abandonnant les planifications séparées des espaces fonctionnels, on entre dans de nouvelles démarches stratégiques sur le territoire de la ville tout entière. Celles-ci, au-delà de la dimension infrastructurelle, demandent de nouvelles structures instituantes» (Collin, 2003b). La décentralisation portuaire permet-elle d'améliorer le dialogue? V. Lavaud-Letilleul avait montré qu'en France, l'Acte 2 de la décentralisation portuaire (2004) concernant les ports d'intérêt national (maritimes) a induit deux changements qui pourraient introduire un nouveau paradigme* dans la problématique ville-port.

«*Tout d'abord, la prise en charge de ces ports par les collectivités territoriales a amené un rapprochement de l'échelle institutionnelle de la décision portuaire, et partant de la ville-port. C'est l'un des arguments classiques avancés en faveur de la décentralisation puisqu'en rapprochant les politiques publiques du niveau local à travers la recherche du niveau pertinent, guidée par le principe de subsidiarité*, et en les adaptant aux besoins des populations, le transfert de pouvoir d'une entité supérieure vers des entités inférieures doit à la fois permettre de développer la démocratie de proximité et d'améliorer l'efficacité de l'action publique. Par ailleurs, entre les acteurs, ce sont les stratégies de développement portuaire qui sont également appelées à changer. D'aucuns fustigeaient le faible engagement d'un Etat anonyme et lointain dans ses ports. Il en ira peut-être autrement avec les acteurs locaux pilotant l'aménagement portuaire aujourd'hui, sachant que cette implication devrait aussi se doubler d'une ouverture de la palette des modes de valorisation possibles de l'outil et du territoire portuaires. En effet, autant par le passé, en donnant systématiquement la priorité à l'activité commerciale - selon l'orientation «naturelle» des services des Directions Départementales de l'Equipement (DDE) qui pilotaient de fait la gestion portuaire en appui des CCI -, l'Etat n'a que très peu fait varier les équilibres fonctionnels de ces ports. Autant, il pourrait en aller différemment dans le nouveau cadre imposé par la décentralisation, où des collectivités bénéficiant d'une meilleure connaissance du contexte local du développement territorial et réinjectant des financements plus importants, pourraient avoir à coeur de maximiser la valorisation de l'outil portuaire sur leur territoire*» (Lavaud-Letilleul, 2010).

Cette analyse portant sur des ports maritimes français trouve-t-elle un écho sur nos cas fluviaux? La structure décentralisée bruxelloise et l'ouverture récente à la décentralisation en France offrent deux modes de gestion distincts qui permettront d'apprécier l'influence de la structure instituante sur la capacité du projet à déployer une approche transversale. Par ailleurs, le projet local est susceptible d'ouvrir de nouveaux modes de dialogue ville-port, qui pourraient impacter les modes de gouvernance en place aux échelons supérieurs.

Un troisième angle d'analyse s'est donc axé sur les formes de dialogue et de coopération des sphères urbaines et portuaires. Celui-ci s'est porté principalement sur deux aspects. Le premier, structurel, interrogeait l'architecture de la structure institutionnelle ville-port. De quelle structure dépend le port? Comment la sphère urbaine, à l'échelle régionale ou locale, est articulée à la sphère portuaire? De l'une à l'autre, comment la concertation, les processus de décision sont-ils organisés? Le second, conjoncturel, questionnait la structure générale des projets lancés sur ces zones charnières, les acteurs impliqués et leurs processus d'élaboration. A qui sont-ils ouverts et à quelle phase du processus? Finalement, comment ces deux aspects, structurel et

conjoncturel, interfèrent-ils? Comment le mode de gouvernance ville-port conditionne-t-il les processus de projets locaux? Comment se reflète-t-il, à la fois dans la pluralité des plans d'aménagement portant sur le même territoire mais aussi au sein des processus d'élaboration eux-mêmes, parfois peu perméables aux autres sphères de compétences, ou faisant l'objet de désaccords? Comment le projet local ouvre des débats sur l'architecture de la structure institutionnelle ville-port? Ces deux aspects intègrent l'observation du dialogue - tant dans les conflits que dans les négociations et compromis - entre acteurs institutionnels (les échelons du territoire) et acteurs sectoriels (les opérateurs qui animent les échelles du territoire). Ces deux niveaux d'acteurs et leurs interactions, inscrits dans le binôme politique/économique et appliqués au couple géographique réseaux/territoires permettent d'apporter ainsi des clés de lecture de la gouvernance d'un territoire (Debrie, 2011).

A ces fins, nous avons mobilisé divers supports et construit différents outils d'analyse. D'abord, apparaissait la nécessité de préciser le *mode de gouvernance ville-port* dans les deux villes (figure 3.8). Parallèlement, un tableau synthétique *Acteurs et projets par échelon spatial* a été réalisé, mettant en relation les acteurs et leurs projets respectifs avec l'échelon spatial dans lequel ceux-ci s'inscrivent (tableaux 3.1 et 3.2). Une lecture verticale permet donc de mieux saisir l'emboitement des projets initiés par un acteur particulier. Quand une lecture horizontale permet de mieux comprendre les différentes actions et acteurs en jeu à un échelon particulier. Enfin, des entretiens avec les acteurs clés en charge de l'élaboration ou de la coordination des projets en cours sur les zones charnières, ainsi que les documents de travail transmis, nous ont permis de préciser leurs processus d'élaboration, ainsi que leur degré d'ouverture et de mise en réseau des acteurs.

1.3.1. Le mode de gouvernance ville-port

Avant d'entrer dans l'analyse des processus de projet et leur aptitude (ou non) à renouveler le dialogue ville-port, nous préciserons les contours de formes organisationnelles de ces interfaces ville-port (figure 3.12).

Ce préalable apparait essentiel parce que, d'une part, celles-ci sont susceptibles de conditionner le jeu d'acteurs au sein de processus d'élaboration des projets urbains et de territoires par les liens hiérarchiques qu'elles mettent en place. D'autre part, ces modes d'organisation sont pour certaines en pleines mutations (notamment dus au processus de décentralisation portuaire en France) et ces transformations pourraient influencer les formes de dialogue et de coopération entre sphères urbaines et portuaires.

Bruxelles, un port régional

Tandis que la Belgique a plutôt développé une tradition de port municipal, le port de Bruxelles était géré, à l'instar du modèle de Zeebrugge par une société anonyme, la S.A. du Canal et des Installations Maritimes de Bruxelles. Cette dernière avait été fondée en 1896, dans le contexte de la construction du nouveau port sur le site de Tour et Taxis. Suite à la régionalisation de l'Etat, la compétence portuaire est transférée à la Région Bruxelles-Capitale. En 1993, la S.A. du Canal et des Installations Maritimes de Bruxelles devient «Port de Bruxelles», une personne morale de droit public. «*Il s'agit en l'occurrence d'un organisme para-régional dit de type B, c'est-à-dire d'un organisme d'intérêt public doté de la personnalité juridique, avec un contrôle de tutelle*» (Origer, 2013). D'une part, ce transfert impliqua un resserrement du domaine de gestion. Tandis que la S.A du Canal et des Installations Maritimes de Bruxelles assurait la gestion du port de Bruxelles, de son canal maritime, des terrains industriels riverains et des complexes d'entrepôts pour tout le territoire situé entre la Place Sainctelette et la jonction du Canal avec le Rupel, ainsi que la partie bruxelloise du canal de Charleroi (depuis 1990), la limite nord du nouveau domaine du Port de Bruxelles est alors repliée avant Vilvoorde, au droit du périmètre administratif de la toute récente région bruxelloise. D'autre part, un changement d'actionnariat modifie la donne au niveau du poids occupé par chacun des associés dans la prise de décision. L'actionnaire majoritaire était auparavant la Ville de Bruxelles (27,9%), suivie de l'Etat (18,6%) et de la Province du Brabant (7,4%), le reste étant composé d'autres communes bruxelloises. Aujourd'hui, l'Etat et la Province de Brabant se sont retirés et l'actionnaire principal est la Région Bruxelles-Capitale (58, 05%), suivie de la Ville de Bruxelles (33,4%), de la société Brinfin s.a. (6,3%), des communes de Molenbeek-Saint-Jean (2,3%), Schaerbeek (1,6%), Saint-Gilles (1,2%), Anderlecht (1,1%), Saint-Josse ten-Noode (1%), Ixelles (0,8%), Koekelberg (0,3%) et Etterbeek (0,001%) .

Nous pouvons citer trois dispositifs structurels qui permettent d'encadrer le dialogue ville-port:

- la représentation directe de la fonction portuaire à l'exécutif régional

Celle-ci est garantie par la présence de la Ministre de tutelle du Port de Bruxelles au gouvernement de la Région Bruxelles-capitale. Le Port est soumis au contrôle de tutelle du gouvernement régional par la présence de deux commissaires du gouvernement régional. «*Ils assistent aux réunions de l'assemblée générale et du conseil d'administration. Ils y ont une voix consultative et une possibilité de recours a priori*» (Origer, 2013).

- la représentation réciproque de chacune des sphères urbaine et portuaire dans les niveaux décisionnels des organes de gestion compétents

Celle-ci est assurée, au travers de représentants communaux et régionaux dans le conseil d'administration du port et inversement, par la présence d'un représentant portuaire au sein d'organismes régionaux, comme l'Agence de développement territorial ou la Commission régionale de la mobilité. Concernant le fonctionnement du port, «*la gestion et la stratégie relèvent du conseil d'administration (...) Le Port est administré par un conseil d'administration de 18 membres, 12 francophones et 6 néerlandophones, nommés et révoqués par la Région. Cinq administrateurs sont nommés sur présentation du conseil communal de la Ville de Bruxelles; un administrateur est nommé sur présentation des conseils communaux des communes associées au Port, de manière telle que chacune de ces communes dispose d'un mandat de deux ans à tour de rôle; un dernier administrateur est présenté par la SA Brinfin. Le président et le vice-président sont nommés par le gouvernement régional parmi les membres du conseil d'administration. L'un est d'expression française, l'autre*

d'expression néerlandaise. Le vice-président est proposé par la Ville au gouvernement régional. Depuis 2008, des représentants du monde patronal et du monde syndical siègent comme observateurs au sein du conseil d'administration du Port, suite à la demande des associations d'usagers» (Origer, 2013). Cependant, la complexité institutionnelle du contexte bruxellois conduit ce dispositif de dialogue ville-port à constituer davantage un organe de contrôle des projets élaborés séparément par chacune des sphères urbaines et portuaires qu'un véritable organe de réflexion et de force de proposition. Par exemple, les représentants régionaux au conseil d'administration du Port de Bruxelles servent d'abord de relais entre le port et la voix du parti du Ministre qu'il représente au sein du gouvernement régional formé par une coalition de six partis, dont trois francophones et trois néerlandophones. Ainsi, un des représentants régionaux au conseil d'Administration du Port nous explique comment s'effectue ce relais:

> «Moi, je suis là pour la Région mais je représente un des ministres du Gouvernement régional. Chacun est là pour sa petite partie. En principe, on connait la position de notre ministre et on devrait défendre sa position. Moi, j'ai deux casquettes puisque je suis aussi échevin d'une commune, et je la défends donc aussi. Bruxelles, c'est très bizarre (...) Le conseil d'administration est un relais. Il y a des gens avec beaucoup de bon sens qui sont là et qui disent à la direction du Port : *Attention, si vous faites ça, vous obtiendrez un accord, ou vous obtiendrez un refus.* Et il y a comme ça pas mal de petits couacs qui ont été évités. Ca, ça fonctionne. Mais les grandes décisions ne sont pas décidées au Port»[9].

En effet, la fonction portuaire est une compétence régionale, au même titre que le développement urbain. Ceci implique la prépondérance de l'Exécutif régional dans la prise de décision des stratégies portuaires. Or, le temps court d'une législature (4 ans) peut entrer en dissonance avec l'élaboration de stratégies à long terme que nécessitent l'activité portuaire. Cet extrait illustre ces aspects:

> «Le port émet sa vision, mais ça n'est pas dit qu'elle va être signée. Ca dépend du Ministre qui défend la position du Port (...) La décision se fait, comme sans doute à beaucoup de niveaux en Belgique, dans des cabinets. Chez le Ministre-Président, par exemple, qui réunit des gens. Plusieurs parleurs viennent présenter les choses et ensuite, ça se joue entre eux, au sein du Cabinet ou au sein du Gouvernement (...) C'est toujours le niveau régional qui décide. C'est eux qui donnent les subsides et donc quoiqu'on dise au niveau du port, c'est toujours en fonction de la Région, ce qu'on va faire avec l'argent et quels sont les grands objectifs du port. Le seul couac, c'est que la Région change tous les 4 ans, politiquement. C'est beaucoup trop court pour faire quelque chose au niveau portuaire. C'est pour ça qu'on voit et qu'on constate : on avance, on recule, on avance en fonction des formations politiques qui reviennent ou qui changent tous les 4 ans. Et ça, c'est l'énorme problème de Bruxelles, c'est qu'on ne donne pas cette ligne de conduite. Qu'on le fasse ensemble et sur du long terme et qu'on décide d'une ligne de conduite sur 20 ou 30 ans, et également concernant le Port de Bruxelles. Je crois que c'est essentiel, sinon on va retourner avec des cas comme le BILC. On investit des millions et des millions et puis après, ces millions sont partis. On aurait pu les

9 Entretien réalisé avec un représentant régional au conseil d'Administration du Port de Bruxelles, le 12/02/2013

> investir ailleurs et ils sont partis tout bêtement parce qu'il faut compenser Sogaris. On perd de l'argent et il faudrait donner au port la fonction qu'il devrait occuper, de façon à ce que le port développe lui-même une vision avec la Région, mais qu'ils soient partenaires et pas l'un conditionné par l'autre. Il faut vraiment des partenaires équivalents (...) le Gouvernement ne sait pas aujourd'hui, ou n'est pas homogène dans la tête, pour savoir ce qu'il faut faire avec le Port. S'il faut y mettre beaucoup plus de logements, s'il faut en faire une partie de la ville, s'il faut aller purement vers l'exploitation du port et amener des marchandises. Pourquoi? Parce que tout le monde se rend bien compte qu'on a beau promouvoir la voie d'eau, il y a des problèmes avec les ponts qui ne sont pas résolus et qui vont certainement durer encore longtemps. Et, surtout, le gros problème est que le transport par route est toujours moins cher, puisque tant qu'on permet à des chauffeurs étrangers de rouler à un tiers du prix, ce n'est pas vraiment la meilleure manière pour faire la promotion de la voie d'eau. Et donc, il y a des outils que nous ne tenons pas en main»[10].

Si, dans sa structure, ce mode de gouvernance ville-port semble privilégier l'intégration réciproque de chacune des sphères urbaines et portuaires dans les organes de gestion compétentes, l'expérience montre que son fonctionnement pourrait être amélioré dans la perspective d'un meilleur dialogue.

> «Le problème là-dedans, c'est qu'on (les représentants régionaux au conseil d'administration du port) s'occupe que du Port. Et la Région s'occupe de la ville. Et donc, ils ont toujours l'ascendant parce qu'ils s'occupent de la ville. Et il faut s'imaginer que l'on ne peut pas se dire dans une ville comme Bruxelles, où les terrains ne sont pas à prendre, où tout est déjà occupé, et qu'à chaque fois il faut négocier: voilà, on va laisser le port faire à sa guise et développer le port à l'intérieur de la ville. Alors que c'est la ville. Et donc il y a ce grand écart qu'on vit aujourd'hui, avec d'un côté la ville et, de l'autre côté, le port. Le Port qui dit: *Nous, on veut développer le port*, et la ville qui dit: *Nous, on veut développer la ville*. Et, en réalité, ça devrait être la même chose. Le port doit être dans la ville et la ville doit être dans le port (...) Il faudrait qu'en plus des communes, les cabinets soient représentés. Je crois que c'est déjà comme ça mais aujourd'hui, ils sont là simplement pour regarder et pas pour décider. Il suffirait de dire: demain, on donne un droit décisionnel à tous les mandataires du port. Et le problème est résolu. Mais ça va leur donner beaucoup plus de boulot. Ca veut dire qu'ils devront être beaucoup plus organisés. Et ça veut dire un chamboulement. Aujourd'hui, avec les documents qu'on reçoit, on ne lit que ce qu'il y a à lire. On ne peut pas poser de questions. Les questions, on peut les poser au Conseil d'Administration (CA). Les membres du CA ne se voient que là officiellement. Alors qu'il faudrait se voir informellement pour avoir de vrais débats. Si on commence à avoir des débats au CA (et parfois, on en a), ça voudrait dire qu'il faudrait avoir des commissions de gens venus du CA, qui s'occupent de cette partie là, de façon à faire un travail»[11].

10 Ibid.

11 Ibid.

- l'élaboration d'un contrat de gestion quadriannuel entre la Région Bruxelles-Capitale et le Port de Bruxelles

Dès la dissolution de la Société du Canal en 1993, les missions assignées au Port de Bruxelles par l'exécutif régional sont recueillies dans un contrat de gestion, renégocié tous les quatre ans. Les objectifs poursuivis par la Région et le Port y sont définis. Leurs rôles respectifs et les moyens pour y parvenir sont également précisés. Ainsi, dans le contrat 2008-2012, des objectifs en termes de répartition modale des trafics portuaires, d'emplois, d'intégration urbaine, d'efficacité d'entreprise publique, de promotion du port, de stabilité et de pérennité ont été consignées. Dans le contrat suivant 2013-2018, ces objectifs sont pour la plupart confirmés. Deux autres volontés viennent s'y ajouter, l'une visant la pérennité des activités portuaires (notamment la sécurité juridique des affectations portuaires), l'autre ciblant le développement de la fonction de port d'approvisionnement de la Ville-Région. Ces deux objectifs témoignent de la préoccupation croissante pour le port d'intégrer et d'être intégré par la ville. Pour y parvenir, existent les dispositifs structurels de dialogue ville-port que nous venons de préciser. Nous analyserons plus loin les formes conjoncturelles, au travers du processus de projet.

Lille, un port à décentraliser?

Les statuts portuaires lillois présentent une toute autre situation. Le port fluvial de Lille a été concédé par l'Etat à un Etablissement Public d'Etat, la Chambre de Commerce et de l'Industrie de Lille Métropole (aujourd'hui CCI Grand Lille), par un premier décret en 1935. Les organes stratégiques et décisionnels de Ports de Lille, service extérieur de la CCIGL, dépendent donc directement du fonctionnement de cet établissement consulaire, organisés autour d'un Bureau, élu par les membres de l'Assemblée, elle-même choisie par les chefs d'entreprises du territoire couvert par la CCIGL. Néanmoins, bien qu'il ne bénéficie pas d'une personnalité morale, «*Ports de Lille bénéficie d'une large autonomie de gestion, bien que le président de la CCI GL ait recadré partiellement l'autonomie du directeur du port de Lille depuis 2005 sur certaines décisions stratégiques comme l'achat de terrains*» (Lecuyer, 2013). Au niveau de son fonctionnement, Ports de Lille mutualise ses moyens techniques et humains avec l'organe d'aménagement des «Parcs d'activités Grand Lille», également chapeauté par la CCIGL.

Différents outils lient l'autorité concédante, Voies Navigables de France (VNF), exerçant ses missions pour le compte de l'Etat, aux concessionnaires. VNF contrôle leurs activités en veillant à l'application d'un cahier des charges. Cependant, un plan de développement a été signé entre CCI-Ports de Lille et VNF afin de préciser notamment les objectifs en termes d'utilisation du transport fluvial, «car les cahiers des charges ont été élaborés à une époque assez lointaine et ne sont pas très cadrés»[12]. Plus récemment, dans le contexte de pression foncière croissante sur les terrains portuaires, les collectivités territoriales (LMCU, Ville de Lille) arguent néanmoins un manque d'utilisation du transport fluvial des trafics transitant par le port. En décembre 2012, une charte d'objectifs et d'actions communes «pour un développement durable des trafics fluviaux sur le bassin du Nord - Pas-de-Calais et dans les ports gérés par la CCI Grand Lille - Ports de Lille» a donc été signée entre concédant et concessionnaire.

A l'heure actuelle, la structure organisationnelle de Ports de Lille offre donc peu de dispositifs structurels de dialogue ville-port. Cependant, existent quelques «scènes» qui permettent aux sphères urbaines et portuaires d'échanger. Néanmoins, leurs limitations dans le temps ou dans l'espace entravent toute dimen-

12 Entretien réalisé au Service du Développement de la Voie d'Eau, Voies Navigables de France, Direction territoriale Nord - Pas-de-Calais, le 11 janvier 2013

sion véritablement structurelle que ces dispositifs pourraient revêtir.

• la commission territoriale des voies navigables

Pour nourrir l'élaboration du Schéma Régional d'Aménagement de la Voie d'Eau (SRAVE), un document stratégique initié et piloté par VNF, une commission territoriale des voies navigables a été créée. Ce lieu d'échange et de discussion permettent à l'ensemble des collectivités du Nord - Pas-de-Calais de se concerter autour de thématiques ayant attrait à la voie d'eau. Cependant, différents aspects restreignent son efficacité. Le premier concerne l'étendue de l'assemblée.

> «Si le port pense son évolution dans son coin et nous, l'évolution de la voie d'eau, dans le nôtre, ça ne va pas aller. La seule chose qui nous resterait, c'est la commission territoriale des voies navigables qui est cet organe de concertation auprès de VNF avec les collectivités. Mais, c'est un peu une grand messe, c'est une assemblée plénière d'élus. Ce n'est pas là qu'on va travailler»[13].

•les contrats d'affermage*

Quelques sites portuaires (Harnes, Marquion, Arques) étendent le port au-delà de la circonscription consulaire lilloise par le biais de contrats d'affermage. Ceux-ci sont utilisés par les collectivités locales pour déléguer l'exploitation de certains sites, à des fins portuaires dans ce cas-ci. «*Ports de Lille, en endossant le rôle de « fermier », met ainsi déjà en oeuvre une politique de réseau en concertation avec l'ensemble des autorités concernées*» (Lecuyer, 2013).

• le comité d'orientation stratégique

Celui-ci a été fondé dans le cadre de l'élaboration du Centre Multimodal de Distribution Urbaine. Composé de partenaires publics et privés, celui-ci a été créé pour accompagner et supporter ce projet fondé par un Groupement d'Intérêt Economique rassemblant différents partenaires (transporteurs et logisticiens, commerces et distributeurs, acteurs des TIC et de l'informatique, monde de la recherche). Comblant un manque, ce type de dispositif initie de nouvelles réflexions autour des formules de concertation impliquant autorités portuaires et acteurs locaux.

> «Ce que j'imagine, c'est au niveau de chaque port, un comité d'orientation portuaire, dans lequel les maires sont présents ou représentés et où on échangerait sur les projets (projets d'implantation d'entreprises, leurs conditions, la planification à moyen terme de travaux autour du port qui permettent sa desserte et son bon fonctionnement), et, de la sorte, éviter de construire, d'urbaniser autour d'un port, retrouver des possibilités de développement... L'histoire du temps fait qu'aujourd'hui, les ports sont vus comme des verrues, des friches à l'intérieur d'une zone urbaine quand il y a une pression trop forte. A ce moment là, il faut trouver avec les collectivités des zones de report modal, d'autres fonciers, à l'extérieur de la ville, sur lequel le port peut se déplacer. C'est un travail qu'on est en train de commencer sur le port de Lille, avec la collectivité, avec la commune pour voir comment déplacer de l'hypercentre lillois, en raison de la pression urbaine et du fait, qu'objectivement aujourd'hui, nous n'avons pas besoin de 80 ha de zones portuaires à l'intérieur même de la Ville de Lille, une partie du foncier portuaire (8ha) pour trouver

13 Ibid.

une autre zone d'expansion de 8 ou 10 ha. Il faut donc aussi travailler avec les communes. La situation de blocage dans laquelle on est resté pendant de très longues années vient du fait que les ports ne parlent pas avec les communes. Les ports étant sous l'autorité de l'Etat, l'Etat mène une politique assez dirigiste aujourd'hui avec un établissement public qui n'a pas l'autorité de l'Etat. Mon patron n'est pas le préfet. C'est un directeur général, ce n'est pas un ministre. Forcément, on est contraint au dialogue. Ce n'est plus la même dimension, on se doit maintenant de discuter avec les collectivités. On ne peut pas se réfugier derrière l'autorité étatique, ce qui est pratique en France, qui a permis de faire ce que la France est, mais quelquefois qui a abouti à des situations de blocage comme sur Lille, où on a un port, un espèce de village gaulois, qui fonctionne sur lui-même et sur lequel, on interdit à la ville de rentrer. Ca ne peut pas être l'avenir»[14].

La formule de concertation décrite s'apparente aux conseils portuaires des ports décentralisés maritimes. «*Ces derniers existaient avant la décentralisation et leur statut notifié dans le Code des Ports Maritimes n'a pas été modifié. Cependant, dans un contexte de multiplication des points de vue d'acteurs sur le développement portuaire, d'aucuns pensent qu'ils sont amenés a devenir des lieux de discussion et de recherche de consensus plus stratégiques qu'auparavant (...) L'objectif est bien de traiter en parallèle aménagement portuaire et aménagement urbain, afin de trouver des solutions cohérentes à proposer au comité de pilotage stratégique des ports établi au niveau régional*» (Lavaud-Letilleul, 2010).

• le groupe de recherche FLUIDE

FLUIDE (FLeuve Urbain Intermodal DurablE) est un projet de recherche, développé sur trois ans (2010-2013), piloté par l'unité SPLOTT (Systèmes Productifs, Logistiques, Organisation des Transports et Travail) au sein de l'IFFSTAR (Institut Français des Sciences et Technologies des Transports, de l'Aménagement et des Réseaux) et soutenu par l'Agence Nationale de la Recherche. Un des objectifs scientifiques poursuivis était d'analyser l'insertion de quatre ports fluviaux (Paris, Lyon, Lille et Strasbourg) dans leur aire urbaine:

- par la compréhension des liens entre étalement urbain, transport et prix du foncier;
- par la définition d'un urbanisme logistique adapté;
- par la mise en évidence de modes de gouvernance tirant parti des ports fluviaux dans les politiques d'aménagement du territoire.

A la manière d'une plate-forme, ce projet piloté par le monde académique, bénéficiant d'une position a priori neutre, a permis d'établir de nouvelles formes de dialogue entre sphères urbaine et portuaire. Cette orchestration d'un nouveau dialogue entre deux champs de l'action publique, jusqu'ici plutôt cloisonnés, interroge et met aussi en évidence les nouveaux rôles portés par la recherche-action.

«Nous sommes aujourd'hui dans une situation de transition. C'est le rapport de forces qui est essentiel dans la relation ville-port. Un élément qui a été intéressant à ce sujet est le programme FLUIDE. Il a permis la réunion d'acteurs qui ne se parlaient pas et qui ont des représentations différentes des ports et de la voie d'eau. La Ville de Lille voit le port comme une opportunité foncière. LMCU, à travers son Plan Bleu, projette de se resservir des bras secondaires. La

14 Ibid.

> Région Nord Pas-de-Calais, dans le cadre de la décentralisation, considèrent les ports sur le modèle économique»[15].

Si le mode de gestion urbano-portuaire français offrait donc jusqu'à présent peu de dispositifs pour développer une approche transversale sur les interfaces ville-port, les dernières vagues du processus de décentralisation sont en train d'en bousculer les donnes. En effet, le transfert de propriété du domaine public fluvial de l'Etat au profit des collectivités territoriales et de leurs groupements est pleinement effective depuis 2003. Alors que le transfert de la compétence portuaire au profit des régions était rendue possible dès 1983 (art. 5 de la loi du 22 juillet 1983), il aura fallu attendre la loi du 30 juillet 2003, permettant d'attacher la propriété au transfert de compétence, pour parachever ce dernier et donner à la décentralisation toute sa signification (Kernéis, 2011). Cette ouverture à l'accès à de nouvelles compétences et propriétés, pour les communes, départements, régions, et tout groupement, a engendré deux implications dans l'agglomération lilloise.

• Décentralisation: le transfert de l'autorité concédante vers l'échelon régional pour le réseau magistral?

L'autorité concédante de Ports de Lille, Voies Navigables de France, Etablissement public de l'Etat, pourrait être transférée à la région Nord Pas-de-Calais, au terme d'une procédure qui vient de débuter. «*La demande, en cours depuis 2010, est toutefois toujours en attente de l'accord de l'Etat. D'ailleurs ce transfert peut présenter un certain nombre d'inconvénients pour VNF car le transfert se fait sans compensation financière, d'où une perte sèche des revenus des concessions. Par ailleurs, la question se pose des limites physiques d'un port intérieur, en particulier en ce qui concerne les terrains industriels, un inventaire du patrimoine foncier se révélant éventuellement nécessaire. Enfin notons qu'il existe une différence entre le concédant et le concessionnaire, et la logique du concessionnaire - ou du gestionnaire final - peut être différente de celle de la Région*» (Lecuyer, 2013).

Rentrent également en ligne de compte, d'une part, les capacités d'investissements de la collectivité locale candidate à la reprise du port intérieur et, d'autre part, les intérêts (ou désintérêts) politiques que recouvrent cette candidature.

> «Pour être clair, le Conseil Régional Nord Pas-de-Calais réfléchit depuis 3 ans à une décentralisation à son profit des ports. Je crois qu'à l'aboutissement de leur réflexion, ils en sont aujourd'hui à se dire : *on ne va pas le faire, parce que si on prend les ports, on ne saura pas faire mieux financièrement que ce que l'on ne fait aujourd'hui, puisqu'aujourd'hui, ils subventionnent déjà. Et techniquement, le rôle de concédant que fait aujourd'hui VNF, on ne le fera pas beaucoup mieux.* La Région n'est pas là et ne veux pas rentrer dans un jeu de territoire. Après, on rentre aussi dans une dimension qui est très politique. Si le Conseil Régional socialiste rentre sur le sujet de l'aménagement du port de la Ville de Lille, socialiste, on va avoir un président de Conseil Régional, monsieur Percheron, et la maire de Lille, madame Aubry, deux poids lourds, qui ne vont pas forcément être d'accord. Donc, leur intérêt à chacun est plutôt que cela ne se passe pas à ce niveau là»[16].

Le Conseil Régional abonde également dans le sens d'un possible renoncement à la reprise du port intérieur, en évoquant de surcroît des

15 Entretien réalisé au Service Infrastuctures et Logistique, Direction des Transports, Conseil Régional Nord - Pas-de-Calais, le 8 février 2013

16 Entretien réalisé au Service du Développement de la Voie d'Eau, (VNF) Direction territoriale NPDC, op. cit.

doutes sur la capacité d'une collectivité territoriale à exiger des droits de passage sur le réseau fluvial afin d'assurer les rentrées financières nécessaires aux investissements, notamment en terme d'entretien du réseau.

> «La reprise des ports intérieurs est intéressante pour le développement de l'hinterland* des ports maritimes dont on a pris la compétence (Boulogne et Calais) (...) Cependant, aujourd'hui, la Région n'a pas les outils, les moyens, le pouvoir. La Région n'est pas partie prenante et VNF ne le voit pas d'un bon œil car ils veulent développer le trafic fluvial pour avoir les péages. L'intérêt de la Région à la reprise des ports intérieurs se situe essentiellement sur le développement économique, la stratégie en termes de transport, le maillage des sites en développant la façade maritime avec une hiérarchie de plates-formes dans son hinterland. Le souhait sur la décentralisation est enlisé. Une loi serait plus simple pour prendre la compétence. Qui co-finance, qui co-décide. Cependant, la Région est aujourd'hui plus co-financeur et oriente les fonds européens là-dessus. La Région pourra-t-elle influencer la tarification des péages ? Sans doute que non, car c'est une décision qui dépend de l'échelon national. Et on n'a pas le droit de financer le fonctionnement par de l'emprunt. Il y a donc une forte pression sur les recettes économiques et sur la dette»[17].

Par ailleurs, ce transfert aux collectivités territoriales de la gestion des ports intérieurs pose la question du dédoublement des propriétés du port et de la gestion de la voie d'eau, qui avait jusqu'alors été sous la même tutelle. «*Le domaine public fluvial susceptible de transfert de propriété est d'abord défini négativement et non positivement. La loi de 2003 précise en effet (...) la liste des cours d'eau et canaux d'intérêt national notamment utiles au transport de marchandises qui ne peuvent faire l'objet d'un transfert (...) En outre, toutes les dépendances du domaine public fluvial non exclues du transfert peuvent être transférées. Or, les ports intérieurs situés sur des cours d'eau ou canaux non transférables ne figurent pas dans la liste des éléments non transférables (...) Ces ports seraient donc légalement transférables, formant des enclaves transférables au sein de voies non transférables. On est ainsi face à une «autonomie du port intérieur*» (Kernéis, 2011).

- Décentralisation: le transfert de l'autorité concédante vers l'échelon intercommunal pour le réseau secondaire?

D'autre part, Lille Métropole Communauté Urbaine, a pris compétence de manière expérimentale, sur les bras de la Deûle, suite à l'expérience fructueuse sur le Canal de Roubaix et la Marque urbaine, mis en gestion au profit d'Espace Naturel Lille Métropole. Afin de mieux mesurer les coûts réels d'exploitation, ce transfert peut, en effet, n'être qu'expérimental. «*La loi a en effet envisagé un dispositif d'expérimentation du transfert d'une durée maximale de 6 ans et dont l'issue serait soit un transfert définitif automatique, soit un abandon de la compétence par renoncement*» (Kernéis, 2011). Cette potentialité de transfert de compétence a placé les bras de la Deûle au coeur de la stratégie du Plan Bleu Métropolitain structurée autour du développement urbain et touristique, de l'insertion écologique et du cycle de l'eau.

- Le transfert du concessionnaire vers un syndicat mixte?

Si un rapprochement de l'échelle institutionnelle de la décision portuaire ne semble pas se dessiner au niveau de l'autorité concédante, par le biais d'une prise en charge du port intérieur lillois par la Région Nord - Pas-de-Calais, le transfert d'autres ensembles portuaires au sein

17 Entretien réalisé au Service Infrastuctures et Logistique, Direction des Transports, Conseil Régional NPDC, op.cit.

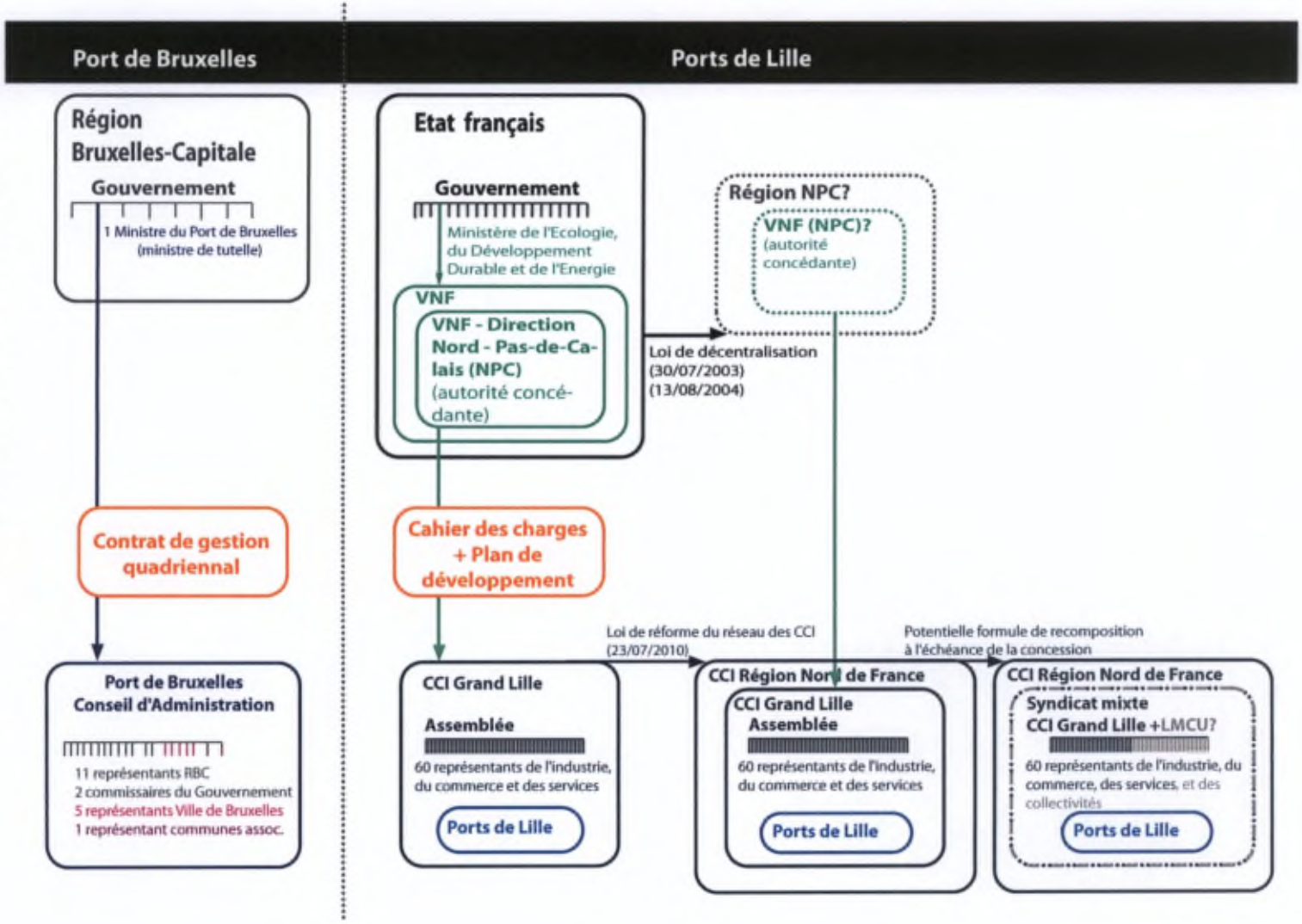
de la région, au niveau du concessionnaire, initie cependant de nouveaux débats et de nouvelles possibilités de mode de gouvernance ville-port.

> «Par exemple, l'année dernière, nous avons transféré la concession des ports de l'Escaut (qui était entre les mains de la Chambre de Commerce de Valenciennes) au profit d'un syndicat mixte, composé de la Chambre de Commerce et de la Communauté d'agglomération de Valenciennes. Donc les décisions de devenir des terrains vont être vraiment partagées. Et ça, c'est formidable. On a un modèle qui est hyper intéressant. VNF garde son rôle de gestionnaire de la voie d'eau et d'autorité organisatrice et existe un concessionnaire, qui est collectivité (Communauté d'agglomération de Valenciennes) plus monde économique (Chambre de Commerce de Valenciennes). Ce concessionnaire, ce syndicat, communauté d'agglomération – chambre de commerce, va s'entendre, est condamné à s'entendre, en tant qu'associés, pour définir des aménagements qui soient acceptables au plan de l'aménagement du territoire – urbanisme et qui soit pertinent au niveau du développement portuaire et du monde économique. Donc, c'est quelque chose de très intéressant. C'est un modèle qui, je pense, ne doit pas être très répandu, en France en tous cas. A l'étranger, peut-être. Un modèle où on a les deux compétences qui sont mêlées et qui sont pratiquement équivalentes (la CCI a 51% des parts et la Communauté d'Agglomération, 49%), les décisions se prennent d'un commun accord»[18].

Cette formule d'organisation ville-port, élaborée à l'échelon du concessionnaire, est toutefois tributaire de l'échéance de la concession. Dans ce cas-ci, la fin de la concession concédée à CCIGL par VNF est portée au 31 décembre 2032. Ce terme pourrait toutefois augurer des recompositions, telles que l'intégration de nouveaux acteurs et de nouveaux échelons dans la gestion portuaire.

18 Entretien réalisé au Service du Développement de la Voie d'Eau, (VNF) Direction territoriale NPDC, op. cit.

Figure 3.12: Les modes de gouvernance portuaire à Lille et à Bruxelles



Une diversité des systèmes organisationnels se décline aux interfaces ville-port, comme l'illustrent ces deux types de gouvernance, distincts tant dans leur structure que dans leur fonctionnement. Tandis que ceux-ci doivent répondre à une problématique qui se généralise dans le nord-ouest européen: quelle place réserver au port dans la ville, en pleine mutation, sous l'effet du processus de métropolisation et du retour vers les centres? Pour répondre à cette question, une première nécessité se situait d'abord dans la création de «*nouvelles structures instituantes*», capables de créer ou de renouveler les formes de dialogue ville-port (Collin, 2003b).

Une première piste de recherche questionnait l'évolution des dispositifs structurels de dialogue, intrinsèquement liés au mode de gouvernance, à travers le prisme de la décentralisation, puisqu'un des arguments en sa faveur se situe dans le fait que «*le transfert de pouvoir d'une entité supérieure vers des entités inférieures doit à la fois permettre de développer la démocratie de proximité et d'améliorer l'efficacité de l'action publique*» (Lavaud-Letilleul, 2010).

Le cas bruxellois, dont la compétence portuaire a déjà été régionalisée, offre un modèle intéressant. Il se fonde sur une participation représentative de chacune des sphères dans leur système décisionnel respectif. Celle-ci se décline à travers la représentation directe de la fonction portuaire à l'exécutif régional, la représentation réciproque de chacune des sphères urbaine et portuaire dans les niveaux décisionnels des organes de gestion compétents, et l'élaboration d'un contrat de gestion quadriannuel entre la Région Bruxelles-Capitale et le Port de Bruxelles. Néanmoins, la manière dont est utilisé ce modèle maintient certaines formes de cloisonnements et de difficultés à ouvrir de véritables synergies; notamment parce que les représentants dans chacune des sphères décisionnelles revêtent davantage une fonction de contrôle qu'un rôle leur permettant d'émettre des propositions, ou parce que la tutelle régionale, liée à un cycle électoral quinquennal, ne permet pas de garantir la vision à long terme que l'activité portuaire nécessite.

Le modèle lillois, dont la compétence portuaire est toujours sous tutelle de l'Etat, n'offre que des scènes limitées de dialogue, dans l'espace ou dans le temps: la commission territoriale des voies navigables, les contrats d'affermage, le comité d'orientation stratégique du CMDU, le groupe de recherche FLUIDE. Par ailleurs, la plupart de ces dispositifs de dialogue n'intervient pas au niveau décisionnel. Ils ont davantage un rôle consultatif. Cependant, ceux-ci sont amenés à évoluer avec les mutations possibles des systèmes organisationnels qu'offre la décentralisation telles que le transfert de l'autorité concédante vers l'échelon régional pour le réseau magistral, le transfert de l'autorité concédante vers l'échelon intercommunal pour le réseau secondaire ou encore le transfert du concessionnaire vers un syndicat mixte, incluant des collectivités territoriales. L'introduction des acteurs locaux dans le pilotage est à la fois une opportunité puisqu'elle permet d'élargir les modes de valorisation de l'outil portuaire, notamment vers les activités récréatives et touristiques, davantage orientées vers l'économie résidentielle. Mais elle peut également représenter une menace, risquant d'aboutir à une «*balkanisation du domaine fluvial qui conduirait à morceler le domaine public fluvial entre différents propriétaires (...) et serait inévitablement source de conflits d'intérêts et d'usage*» (Kernéis, 2011). A l'instar de l'expérience de décentralisation des ports maritimes d'intérêt national, cette dichotomie amène à poser la question de la valorisation optimale de l'outil portuaire, pour laquelle deux données devraient être prises

en compte. «*La première tient d'un côté à la nécessité de mieux valoriser que par le passé des espaces portuaires parfois sous-utilisés, ce qui permettrait de justifier dans certains cas des projets urbains ou urbano-portuaires. La deuxième tient de l'autre côté à la rareté de l'espace portuaire et à la valeur des infrastructures existantes. Avant d'envisager toute reconversion à des fins urbaines, cela oblige les aménageurs à considérer en tout premier lieu les besoins du transport maritime, et non l'inverse. C'est donc bien dans cet entre-deux que les politiques publiques portuaires devront trouver les solutions les plus satisfaisantes en fonction des contextes locaux*» (Lavaud-Letilleul, 2010).

Une deuxième piste d'investigation amenait à interroger la capacité des dispositifs conjoncturels de dialogue, et plus particulièrement les processus liés à l'élaboration des outils de planification ou de projet, à créer un cadre congruent à l'émergence de ces débats et à la recherche de solutions adaptées aux contextes locaux. Celle-ci fait l'objet du chapitre suivant et correspond à la deuxième hypothèse de recherche: le projet, par le processus qu'il déploie, permet-il de poser les bases d'un nouveau dialogue ville-port, par de nouvelles formes de coopération horizontale?

1.3.2. Projets, plans et systèmes d'acteurs

Après avoir approché les dispositifs structurels de dialogue ville-port, leur fonctionnement, leurs potentialités et leurs limites, rentrons maintenant dans le vif des dispositifs conjoncturels et des nouvelles opportunités qu'ils offrent en termes d'approche transversale et de processus de co-production. Un des questionnements central, fil conducteur de cette thèse, porte sur la capacité du projet à dépasser les logiques sectorielles qui réglaient, jusqu'ici, l'aménagement des interfaces ville-port. Etait également interrogée l'aptitude de ces espaces contraints et convoités à porter des germes d'innovations en termes de processus d'action autour d'une pluralité d'acteurs aux intérêts divers. Quelles formules de négociation et de concertation recouvrent ces processus? Comment font-ils imbriquer les échelles spatiales et temporelles? Amènent-ils à faire émerger des conceptions spatiales originales, permettant de faire cohabiter ville et port et voie d'eau, en phase avec les nouvelles exigences de polyvalence et de flexibilité?

Dans la première strate d'analyse, nous avions vu que la démarche de projet ne s'inscrivait pas en totale rupture avec les outils de planification classiques. En effet, ces deux modes d'actions complémentaires appellent à une itération constante. Dans une préoccupation d'approche systémique, nous n'avons donc pas écarté l'élaboration des plans établis à des échelons «méso», régional ou intercommunal, dont les processus évoluent également.

Cependant, deux aspects amènent à distinguer ces deux formes de planification. D'une part, le tableau synthétique *Acteurs et projets par échelon spatial* (tableaux 3.1 et 3.2) indique l'influence du contexte institutionnel sur l'imbrication des outils de planification élaborés aux échelons supra-communaux, et *a fortiori*, sur la contrainte d'un acteur à l'initiative d'un plan stratégique à intégrer (ou non) d'autres parties prenantes. Les projets, élaborés à l'échelon infra-communal, appellent à davantage de transversalité en raison de leur caractère opérationnel et de la proximité qu'ils génèrent avec d'autres sites, impliquant d'autres projets et d'autres acteurs.

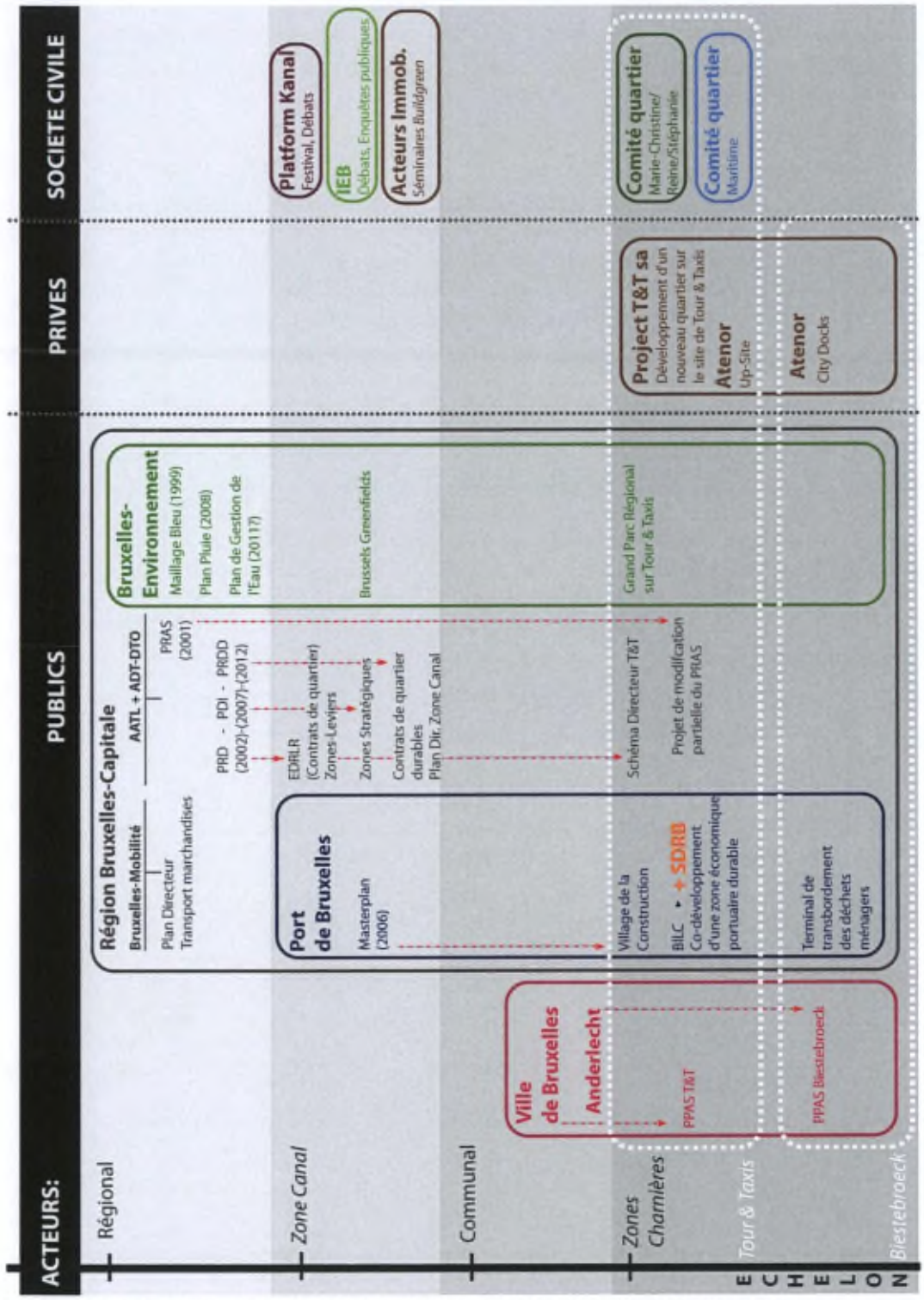


Tableau 3.1: Acteurs et projets par échelon spatial sur les interfaces ville-port à Bruxelles

Tableau 3.2: acteurs et projets par échelon spatial sur les interfaces ville-port à Lille - 1ère partie

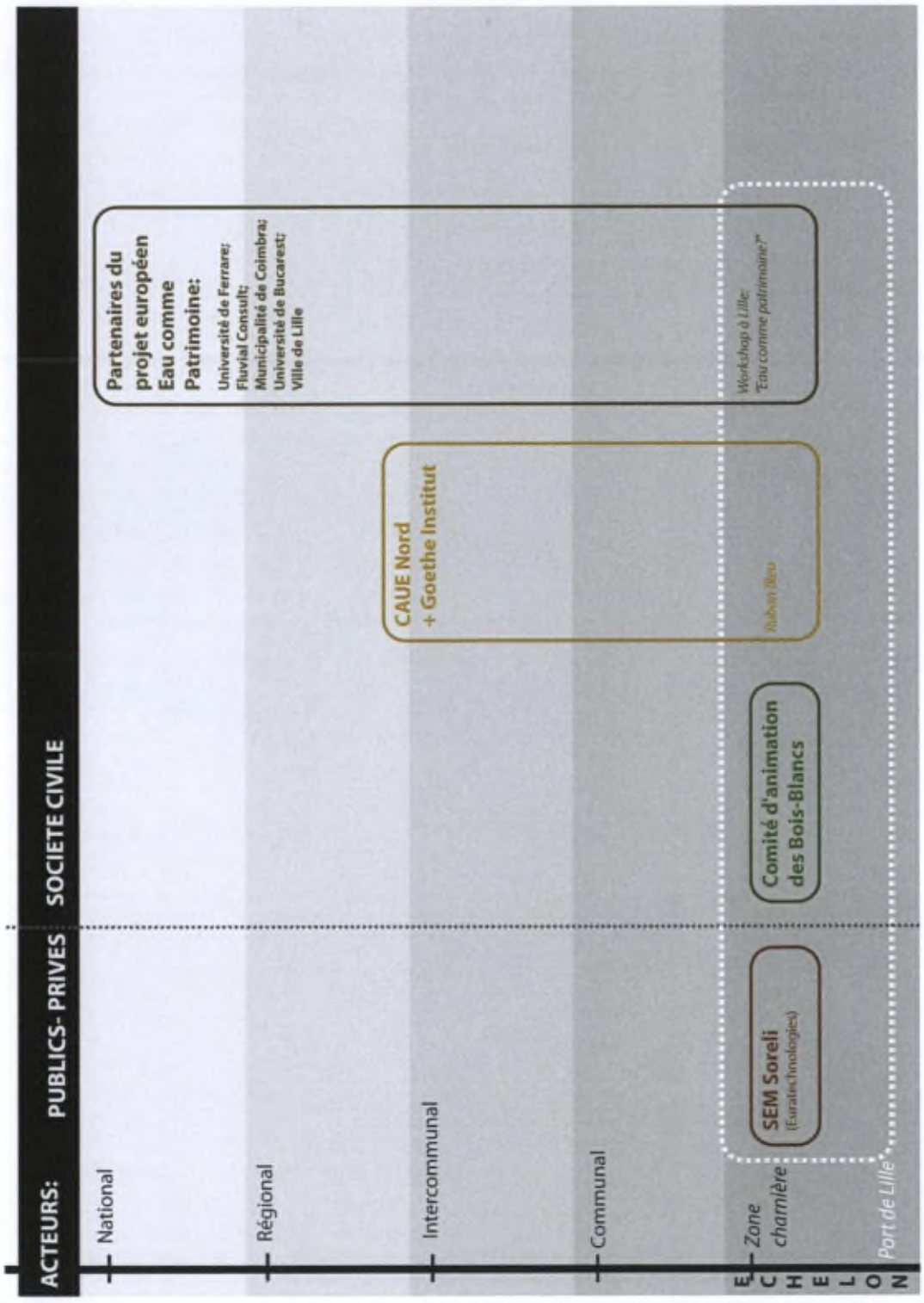


Tableau 3.2: acteurs et projets par échelon spatial sur les interfaces ville-port à Lille - 2ème partie

D'autre part, ces processus se distinguent également par un enchainement de phases différentes. Celles-ci engagent d'autres partenaires à divers degrés de participation, mettant ainsi en relation selon différentes formes, et à diverses forces d'influence, sphères urbaines et portuaires. Afin de qualifier cette forme de participation, nous avons utilisé la typologie proposée par UN-Habitat dans le rapport Planning sustainable cities (UN-Habitat, 2009):

- la participation *nominale* (affichage, manipulation),
- la participation *consultative* (rassemblement d'informations pour une décision éclairée),
- la participation *instrumentale* (participation des citoyens à la réalisation concrète d'un projet, la réalisation de travaux notamment),
- la participation *représentative* (implication citoyenne à travers le système politique démocratiquement élu, notamment les élus locaux),
- la participation *transformative* (partenariat entre acteurs institutionnels et groupes de citoyens, avec dévolution de pouvoirs et de ressources).

Bien qu'appliquée à la participation citoyenne, celle-ci nous semble pertinente, et suffisamment souple, pour apprécier la participation d'une autre partie prenante que celle composée des différents groupes de la société civile - à savoir dans ce cas-ci - la participation de l'acteur public en charge du développement portuaire ou urbain dans l'élaboration des plans stratégiques et projets dédiés à chacune de ces compétences. Trois processus de planification ont été étudiés, le Plan Régional de Développement Durable, et le Masterplan du Port en région bruxelloise et le Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT) dans la métropole lilloise. Le tableau 3.3 donne une vue synthétique de la participation «portuaire»/ «urbaine», selon la typologie décrite ci-dessus, dans l'élaboration de plans stratégiques d'aménagement «urbain»/ «portuaire».

Des scènes de conception ouvertes mais relativement segmentées à l'échelon supra-communal

Le Plan Régional de Développement Durable (PRDD) bruxellois: quelle participation *portuaire*?

Au lendemain des élections régionales de 2009, un nouveau plan régional de développement est lancé à l'initiative du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale. Son schéma d'élaboration comporte cinq phases (Diagnostic, Réflexions prospectives, Définition et Rapports sur les Incidences Environnementales, Consultation, Adoption). L'acteur portuaire est impliqué à chaque étape du processus, à divers degrés.

La première phase de diagnostic et la quatrième phase de consultation permet une participation consultative. Celle-ci revêt différentes formes. Tandis que le diagnostic permet la remise de contributions écrites (rapports, réponses à un questionnaire), l'enquête publique rend possible à la «voix portuaire» d'exprimer son avis sur le projet de plan par le biais de la Commission Régionale de la Mobilité.

La deuxième et troisième phase, durant lesquels le projet de plan est conçu et défini, offre davantage d'implication au processus d'élaboration. Le Port a été intégré dans trois ateliers (environnement, économie, mobilité) qui ont nourri des réflexions prospectives à moyen terme. Ces ateliers ont permis la synthèse d'axes stratégiques qui réservent une place au développement de la fonction portuaire telle que «*la pérennisation et le développement de l'existence de terrains portuaires à l'intérieur de la ville avec une fonction logistique forte; la réduction de la part des camions et le fait de privilégier le tram-cargo, les taxis, véhicules électriques et le vélo-cargo pour la distribution urbaine, le développement de la voie d'eau et du rail pour les longs trajets*» (EcoRes, 2011). Par le biais d'un memorandum, le Port a tiré parti de ce temps de réflexion pour exprimer, ou rappeler des actions précises qu'il souhaite mettre en oeuvre dans le cadre de sa mission. De manière stratégique, celles-ci répondent à des objectifs, qui déclinent sous l'angle portuaire les grands thèmes prioritaires de la Région (Port de Bruxelles, 2011). Dans un second temps, ces ateliers ont aussi enrichi une étude à long terme - «trois visions pour une métropole à l'horizon 2040» - élaborées par des bureaux d'architecture et d'urbanisme. Au coeur de ces trois visions, la zone du canal occupe une place stratégique, en termes de potentiel de développement urbain mais aussi en termes de distribution urbaine. Cependant, ces différents rôles restent segmentés. D'une part, ceux-ci sont divisés et répartis spatialement, à l'instar de la vision développant l'idée de «métropole horizontale», pour laquelle «*la vallée de la Senne ou la zone du Canal doit étendre sa logique vers le nord, en renforçant le fonctionnement logistique durable à l'échelle de la zone RER, et vers le sud, en redéployant les friches industrielles le long du canal vers les zones mixtes, pour accueillir de l'habitat et des activités industrielles modernes*» (Studio 012, 2012). D'autre part, ces rôles sont fractionnés analytiquement. L'échelle à laquelle est portée la réflexion donne dès lors peu de marges pour définir la manière dont s'articulent, ville, port et activités industrielles. Ces différents thèmes, pour lesquelles la voie d'eau et le territoire qui la borde occupent une place majeure, se superposent:

«*L'hypothèse est de redonner un rôle écologique à la Senne, lien fondamental entre la Meuse et l'Escaut et de jeter un regard nouveau le long du canal et à l'intérieur de ses tissus à transformer. Le canal habité devient un grand espace public à l'échelle métropolitaine (...) Cette zone du canal, qui est le lieu de la pauvreté et l'endroit où il faut agir en insistant sur la nécessité de recyclage. Les possibilités autour du canal sont innombrables car on trouve une mixité de typologies et beaucoup de possibilités d'évolutions (...) Cette zone du canal nous a permis aussi d'aborder la réorganisation de la logistique urbaine. Une thématique que les architectes et les urbanistes ont tendance à négliger car il ne s'agit pas d'espaces en tant que tels. Or la logistique dessine les espaces. Il s'agit notamment d'imaginer les trajets de marchandises, le long du canal, en créant des connexions d'Anvers au nord du canal et du sud du canal à Charleroi. Entre les deux, le canal serait amené à endosser de nouvelles fonctionnalités*» (Studio 012, 2012).

Dans la vision portée par KCAP architects&planners «Bruxelles-à la reconquête de la ville», prônant la posture de «la ville compacte», la permanence de certaines activités industrielles irait à l'encontre de l'objectif de reconquête urbaine. Cette confrontation amène à une prise de position:

«*Il est important que les barrières d'infrastructure soient levées et que le tissu urbain soit progressivement rétabli, notamment dans la zone du canal, où la transformation spatiale va de pair avec une diversification des activités économiques (...) KCAP accorde une attention particulière aux jonctions dans la zone du canal en raison de son emplacement stratégique: il n'est guère aisé de relier les deux moitiés de Bruxelles sans remettre entièrement en cause la fonction industrielle*» (KCAP architects&planners, 2012)

Le rôle fonctionnel du canal en tant qu'outil d'approvisionnement n'est toutefois pas évacué.

Cependant, celui-ci est traité dans une autre couche thématique, réservée à la mobilité. «*Nettement moins de voitures seront utilisées, la majeure partie du transport de marchandises s'effectuera par voies navigables*» (KCAP architects&planners, 2012). A cette échelle, la superposition de ces différentes couches, ne permet donc pas d'étudier leur véritable articulation spatiale.

Durant la phase de définition, le projet de plan a fait l'objet d'une concertation avec les différents cabinets ministériels (dont l'un deux a la compétence portuaire) et les organismes régionaux et para-régionaux (dont fait partie le Port). Dans ce sens, cette implication s'approche d'une participation instrumentale. Dans la dernière phase, le plan est approuvé par l'exécutif régional. Dans le sens où le Port est représenté par sa Ministre de tutelle, siégeant au Gouvernement régional, son adoption s'apparenterait à une participation représentative.

Le Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT) lillois: quelle participation *portuaire*?

Après les élections municipales de 2008, la procédure d'élaboration du SCOT est lancée par un syndicat mixte composé de délégués représentant les collectivités qui intègrent le territoire du SCOT: la Communauté urbaine de Lille, les cinq communautés de communes du Pays de Pévèle, de la Haute Deûle, du Carembault, du Sud Pévélois, de Weppes et la commune de Pont à Marcq. Les différents phases de son processus s'apparentent à celles qui ont structuré la construction du PRDD (Bilan du Schéma Directeur, Diagnostic, Réflexions prospectives et évaluation environnementale, Définition, Consultation, Adoption). Ces similarités marquent l'influence française sur les pratiques de planification bruxelloise, telle l'introduction, dans la deuxième phase, du processus participatif au travers des ateliers et les visions établies à vingt ou trente ans par des urbanistes de renommée internationale. Cette influence s'est notamment exercée par le biais d'échanges entre l'Agence d'Urbanisme Lille Métropole et la récente Agence de Développement Territoriale pour la Région de Bruxelles Capitale, créée en 2008.

Dans les premières phases, la participation portuaire est dès lors proche de l'implication du Port de Bruxelles dans l'élaboration du document stratégique. Lors du diagnostic, sa participation est consultative par l'intermédiaire de contributions écrites dans le cadre de l'organisation des commissions thématiques. Afin de nourrir le diagnostic, Ports de Lille et Parc d'activités Grand Lille ont transmis un document d'observations, d'analyses et de propositions qu'ils souhaiteraient voir pris en compte dans les futurs choix en terme d'aménagement. Un point d'honneur a notamment été donné sur «*l'importance de la disponibilité foncière bord à canal pour le développement du transport fluvial, le maintien de l'activité logistique pour le développement de l'emploi, la nécessité de prévoir de nouveaux sites logistiques multimodaux, la vo-*

lonté portuaire de s'ouvrir à des usages mixtes comme la logistique de filière de valorisation ou la distribution urbaine, la nécessité de redéployer les sites qui ne sont plus adaptés et d'affecter, de façon prioritaire, les anciennes friches industrielles situées bord à canal à des aménagements portuaires, ou encore, la volonté de structurer le réseau autour de sites multimodaux et complémentaires» (Ports de Lille, 2011).

Les deuxième et troisième phases, pendant lesquelles le Schéma est conçu et défini, permettent une participation instrumentale. D'une part, certaines modalités de concertation, tout au long du processus d'élaboration du SCOT, offrent des possibilités de participation qui dépassent le simple rassemblement d'informations, comme la réunion de personnes publiques associées à l'élaboration du SCOT, comprenant la Chambre de Commerce et d'Industrie. D'autre part, sont organisés des ateliers, destinés à enrichir des réflexions collectives afin de proposer des axes d'orientation pour le Plan d'Aménagement et de Développement Durable, constituant le projet politique du SCOT. Factuellement, cette participation instrumentale s'est révélée toutefois indirecte puisque la représentation portuaire s'est limitée à un représentant de la Chambre de Commerce et d'Industrie, en tant que personne publique associée, dont les compétences dépassent la seule fonction portuaire. Bien que limitées, quelques préoccupations se sont néanmoins exprimées dans le cadre de l'atelier - renforcer l'attractivité et le rôle de la métropole :

«*Le SCOT devra prendre position sur l'avenir du gabarit de la Deûle et de la Lys dans une vision à long terme, ainsi que sur la création de plates-formes d'échanges, de zones d'activités bord à canal et dans une perspective de développement complémentaire plutôt que concurrentiel par rapport aux territoires extérieurs*» (Agence de développement et d'urbanisme de Lille Métropole, 2012a).

La question de la cohabitation des fonctions logistiques et urbaines a également été relevées dans l'atelier 2 - imaginer la forme urbaine de la métropole:

«*Le SCOT devra également anticiper la question du futur canal Seine-Nord Europe et l'autoroute ferroviaire. Comment concilier l'aménagement de sites logistiques en bordure des voies fluviales ou ferroviaires, avec d'autres fonctions urbaines, (quartiers d'habitats, espaces verts, corridors écologiques...)*» (Agence de développement et d'urbanisme de Lille Métropole, 2012b)

Les limites de l'intégration de la fonction portuaire dans ce document de planification dépendent du degré d'ouverture à la participation de l'organe compétent, mais aussi de sa propre implication:

> «La CCI est invitée à tout, puisqu'elle est un PPA (partenaire public associé) et le Ports de Lille est un service de la CCI. Malheureusement, ils ne viennent pas «en force». La CCI ne joue pas son rôle. Mais surtout, ils envoient très peu de contributions, ils se contentent d'intervenir oralement. Or, pour prendre leurs desiderata, des études justifiées sont nécessaires. Ils envoient surtout des contributions sur des réflexions routières, projets d'échangeurs en cours»[19].

Ce témoignage révèle par ailleurs le cloisonnement entre la Chambre de Commerce et de l'Industrie et les collectivités, créé notamment par la répartition des compétences liées au développement économique du territoire. Ce partage donne lieu à une dissociation des stratégies qui pourraient se révéler contradictoires:

19 Entretien réalisé au Pôle connaissance du territoire et Ressources, à l'Agence D'Urbanisme de Lille Métropole, le 7 mai 2012

«Notre rôle doit être de rapprocher la stratégie des politiques publiques avec les politiques des entreprises (qui sont des gestionnaires d'équipements, des exploitants, des transporteurs, ou des entreprises qui consomment ces marchandises). On a beaucoup de mal à ce que les documents d'urbanisme véhiculent de vraies stratégies économiques, tournées vers les entreprises. En France, les collectivités (les grandes intercommunalités comme les communautés urbaines) ont en main la politique économique avec le Conseil Régional. Les collectivités elles-mêmes ont leur propre politique de développement économique. Aujourd'hui, la collectivité va contre la stratégie des entreprises parce qu'elle ignore la stratégie des entreprises en partie»[20]

Parallèlement, trois équipes d'architectes-urbanistes-paysagistes ont été choisies pour mener une réflexion à plus long terme: la Consultation Lille 2030. Cette démarche communautaire avait été précédée par une première expérimentation à l'échelon municipal, en 2009, sur les communes de Lille, Loos et Lomme: «Ville 3000, imaginer de nouveaux quartiers à vivre à Lille». A nouveau, lorsque la réflexion est portée sur la voie d'eau et ses versants, ces derniers sont à la fois potentiel de recyclage, de paysage à préserver et d'infrastructures supports de développement économique. Toutefois, la finesse de l'échelle manque pour envisager la manière dont ces thèmes stratégiques, qui se superposent, pourraient s'articuler.

«*Faire apparaitre la topographie et renforcer la biodiversité (...) Ces objectifs conduisent à donner plus d'espace à l'eau, à préserver sa qualité, à augmenter les espaces boisés, à reconstruire le système des vallées et sa continuité (...) La qualité des réseaux existants et les projets (transports urbains, grands réseaux ferrés, canal Seine Nord Europe) offrent des opportunités importantes. L'eau et le rail dessinent des lieux d'accessibilité et d'attractivité. Les zones de développement économique, industriel et logistique, doivent être localisées en fonction de ces infrastructures*» (Studio 011, 2012).

Avant la dernière étape, s'offre encore une possibilité de participation consultative par l'expression d'avis des personnes publiques sur le projet de PADD, avant que l'enquête publique ne s'ouvre. L'ultime phase, constituant l'adoption du Schéma, marque une nette différence avec la situation bruxelloise. En effet, la décision d'adoption relève du Syndicat Mixte du SCOT, composés uniquement de délégués représentant les collectivités qui intègrent le territoire du SCOT. La fonction portuaire, relevant de l'échelon étatique, n'est donc pas représentée dans cette dernière phase décisionnelle, dont la responsabilité incombe à l'échelon intercommunal.

Le Masterplan du Port de Bruxelles: quelle participation *urbaine* ?

Initié par le Port de Bruxelles, ce Masterplan à l'horizon 2015 a été présenté en 2006. Les phases de diagnostic, conception et définition de ce plan stratégique portuaire intègrent une participation consultative de la sphère urbaine sous deux formes. D'une part, les deux premières étapes prévoient la consultation d'un comité scientifique, composé d'experts émanant de différents champs disciplinaires (urbanisme, géographie, logistique). D'autre part, pendant la troisième phase de définition, le projet de masterplan est consulté par un comité d'accompagnement, composé notamment des principaux organes para-régionaux en charge de compétences liées à l'aménagement (Administration de l'Aménagement du Territoire et du Logement, Bruxelles-Mobilité, Bruxelles-Environnement, etc) ainsi que des communes concernées par la voie d'eau bruxelloise (Ville de Bruxelles, Molenbeek-Saint-Jean, Anderlecht). Puisque la phase d'adoption est soumise à l'approbation du conseil d'administration, nous pouvons considérer

20 Entretien réalisé au Service des études en aménagement du territoire, à la CCI Grand Lille, le 23 janvier 2013

que cette dernière étape intègre une participation représentative, par l'intermédiaire de ses représentants régionaux et communaux. Théoriquement, la construction de ces deux outils de planification bruxellois (PRDD et Masterplan) offre un dispositif assez abouti en terme de dialogue ville-port. Elle permet, en effet, une implication qui atteint réciproquement le plus haut degré de participation: une participation représentative de chacune des sphères dans l'élaboration des plans stratégiques urbains et portuaires. Toutefois, ce dispositif conjoncturel reflète et se trouve parallèlement dépendant du mode de gouvernance en amont. Si celui-ci offre une structure de dialogue plus continue, les couleurs politiques et les personnalités qui la forment sont amenées également à être renouvelées, impactant alors directement les décisions en termes d'aménagement du territoire. Un représentant régional au conseil d'administration du Port de Bruxelles témoigne de cet aspect.

> «Les grandes lignes ne sont pas décidées au Port. Le Port émet sa vision, mais ça n'est pas dit qu'elle va être suivie. Ca dépend du ministre qui défend la position du Port»[21].

Les décisions sont également influencées par celles qui dépassent les simples limites régionales.

> «Les prises de décision dépendent surtout des contextes. Par exemple, le stade de football projeté à Schaerbeek-Formation (site potentiel d'extension du Port de Bruxelles) a été décidé lors de la candidature de la Coupe du Monde»[22].

Ce cas illustre le rôle des projets à haute valeur ajoutée et à fort potentiel d'image, précisé par M. Gravari-Barbas et S. Jacquot, notamment à travers le cas de Lille, de sa candidature aux Jeux Olympiques en 2004, de sa désignation en tant que Capitale Européenne de la Culture, Lille 2004, et de sa continuité par les évènements liés à Lille 3000. Il vise à « *positionner la ville-hôte dans le réseau des villes mondiales pour y attirer les investisseurs, à mener à bien de grandes transformations urbaines grâce à de nouvelles infrastructures, à créer du consensus et à mobiliser une part non négligeable de la population urbaine autour d'une certaine conception de l'intérêt général*». En faisant le lien entre ces évènements urbains et la légitimation politique de la transformation qu'il permet de mettre en oeuvre mais aussi des acteurs qui l'ont porté et organisé, les auteurs ont également montré que cette légitimation peut être exclusive. «*Autant les événements fonctionnent comme des éléments légitimant des acteurs en place et par extension des décisions que prennent ceux-ci par rapport à tel ou tel aspect de l'espace urbain, autant ils peuvent fonctionner comme des éléments légitimant l'exclusion de certains groupes sociaux*» (Gravari-Barbas & Jacquot, 2007). Le risque d'exclusion concerne ici la fonction portuaire, rarement intégrée dans les projets phares portés par les autres acteurs en charge de l'aménagement urbain.

21 Entretien réalisé avec un représentant régional au conseil d'Administration du Port de Bruxelles, op.cit.

22 Entretien réalisé avec une ancienne directrice en charge du développement du Port de Bruxelles, le 5 mars 2012.

Tableau 3.3: Participation «portuaire»/ «urbaine» dans l'élaboration de plans stratégiques d'aménagement «urbain»/ «portuaire»

Phase d'élaboration	Participation "[illegible]" aux plans stratégiques "urbains":		Participation "urbaine" aux plans stratégiques "[illegible]":	
	Plan Régional de Développement Durable (RBC)		*Schéma de Cohérence Territoriale* (LMCU)	
	Type de participation	Apports	Type de participation	Apports
Diagnostic	Consultative **	Contributions écrites par retour de formulaire, rapports, memorandum dans le cadre des notes thématiques régionales	Consultative **	Contributions écrites dans le cadre des commissions thématiques
Conception	Instrumentale ***	Participation à des ateliers prospectifs (thèmes: environnement, économie, mobilité)	Instrumentale ***	Participation à des ateliers (notamment: "renforcer l'attractivité et le rôle de la métropole")
Définition	Représentative ****	Implication portuaire à travers les réunions de concertation entre cabinets ministériels, dont le cabinet de la Minsitre du Port de Bruxelles	Nulle	La définition du Plan d'Aménagement et de Développement Durable, ainsi que le Document d'orientation et d'objectifs est du ressort du Comité Syndical et Syndicat mixte du SCOT, composé uniquement de délégués élus représentant les collectivités qui intègrent le territoire du SCOT[2]
Consultation	Consultative **	Consultation des instances consultatives dont la Commission Régionale de la Mobilité dans laquelle est représenté le Port de Bruxelles	Consultative **	Consultation de personnes publiques associées, notamment la Chambre de Commerce et de l'Industrie dont fait partie Ports de Lille
Approbation	Représentative ****	Implication portuaire à travers le gouvernement élu, dont fait partie la Minsitre du Port de Bruxelles	Nulle	[2]Idem

Phase d'élaboration	***Masterplan*** (Port de Bruxelles)	
	Type de participation	Apports
Diagnostic	Consultative **	Consultation d'un comité scientifique formé d'experts en urbanisme, géographie et logistique[1]
Conception	Consultative **	[1]Idem
Définition	Consultative **	[1]Idem
Consultation	Consultative **	Consultation d'un comité d'accompagnement formé de représentants para-régionaux, communaux, et des partenaires sociaux
Approbation	Représentative ****	Implication urbaine à travers les représentants régionaux, communaux du Conseil d'Administration en charge d'approuver le Masterplan

Le Plan Directeur de la Zone du Canal: une nouvelle approche de la planification

Ce plan est initié en 2011, par l'Administration de l'Aménagement du Territoire et du Logement. Dès le début du processus d'élaboration du PRDD, la zone Canal est considérée comme stratégique car, plus qu'ailleurs, ce territoire cristallise les cinq défis ciblés par le gouvernement régional (l'essor démographique; l'emploi, la formation et l'enseignement; le défi environnemental; la lutte contre la dualisation de la ville et la pauvreté; l'internationalisation). Dès lors, l'objectif du Plan Directeur sera d'élaborer «*une approche, à une échelle plus fine et ancrée dans la réalité du territoire et du tissu urbain et socio-économique, qui complétera et précisera les recommandations du PRDD sur cette zone dont la transformation aura un impact sur la Région toute entière. Le Plan Directeur viendra ainsi nourrir le processus d'élaboration de ce PRDD et contribuera à sa mise en oeuvre*» (Direction Etudes et Planification (Administration de l'Aménagement du Territoire et du Logement), 2012) .

Bien que ce plan ne soit pas actuellement arrivé au bout de son processus d'élaboration, il nous semblait important de le relever, compte tenu des innovations qu'il initie en terme de planification et des débats qu'il suscite autour de la place portuaire dans la ville. A l'issue d'un concours international, le lauréat Alexandre Chemetoff & associés, auteur du Plan-Guide de l'Ile de Nantes, propose une méthode «*fondée sur une pratique expérimentale du projet, dans laquelle le projet lui-même ouvre un espace de proposition, de discussion, de compréhension et de partage. C'est le sens du terme Plan-guide et des projets témoins, c'est aussi celui que nous donnons à l'atelier de cartographie. Ce que nous proposons de mettre en oeuvre dans la Zone-canal, c'est une méthode de travail ouverte et interactive qui bouscule les catégories et les étapes pour mettre le projet au centre de la démarche*» (Alexandre Chemetoff & associés, 2012).

Contrairement aux autres plans élaborés à l'échelle supra-communale, la démarche poursuivie, bien qu'inscrite dans une réflexion à l'échelle régionale, prend position à partir de situations locales, de projets témoins, dont l'objectif n'est pas d'apporter des réponses à l'ensemble des problématiques mais de proposer une porte d'entrée dans le territoire:

«*Notre mission de Plan-guide et de suivi se traduit par des exemples concrets, des actes que nous appelons projets témoins. Chacun des sujets devient une réalisation concrète à titre de témoin et d'exemple. Le plan guide des actions qui, à leur tour, nourrissent le plan. Ces actions se définissent en fonction des situations dans lesquelles elles prennent place. Des projets s'élaborent en même temps que s'inventent des programmes (...) Nous croyons que l'expérience des projets témoins peut contribuer à donner un caractère plus vivant à la pratique de l'urbanisme en la faisant nettement appartenir au domaine du projet. Le Plan-guide n'est pas une totalité immuable, c'est un document relatif destiné à être amendé et confronté à des projets concrets qui permettent de mettre à l'épreuve la démarche. Nous proposons que ce dispositif croisé de Plan-guide et de projets témoins ouvre un espace nouveau pour transformer la ville en inventant des programmes, en expérimentant des manières de transformer la ville et en plaçant le projet au centre d'un débat démocratique*» (Alexandre Chemetoff & associés, 2012).

Un des avantages qu'offre cette démarche articulée par le projet local est la recherche d'accords sur des portions de territoire. La recherche d'un consensus autour de l'avenir de l'ensemble de ce territoire convoité apparaitrait complexe et longue puisqu'il est l'objet de multiples visions. Cette approche «territoire par territoire» répond à la nécessité de se créer un cadre de travail apte à pouvoir construire des réponses collectivement, dans des délais courts et avec des ressources limitées:

«Tout est possible par territoire. On ne se donne pas encore la vision globale puisqu'on travaille à une échelle plus réduite. Mais quand on aura travaillé sur ces six zones, on fera des arbitrages (...) C'est là que tous les points de vue vont être confrontés et les arbitrages seront faits. Là, on essaye de décrisper la situation en voyant territoire par territoire. Il s'agit de voir tout ce qui est possible, sans tabou sur une zone. Si on envisage toute la zone, le débat va peut -être être déjà bloqué parce que chacun va sortir son plan et être contradictoire avec l'autre. L'objectif de la méthode est de dépasser ça»[23].

L'échelon local permet d'envisager le passage des lignes stratégiques aux aspects opérationnels plus rapidement. Cette ambition ouvre deux moyens d'actions qui se distinguent également de l'approche de planification classique.

D'une part, est créé un domaine régional:

«*C'est dans l'emprise de ce Domaine Régional que la Région agit. Devenant aménageur, constructeur, elle entreprend des projets témoins. Elle est aussi prescripteur ou partenaire d'acteurs publics ou privés. Dans tous les cas, elle parle désormais depuis un domaine identifié et reconnu. C'est une constante de l'action urbaine que d'être fondée sur un réseau de relations, d'obligations et de services qui, s'exprimant depuis un domaine, règlent les relations entre des domanialités différentes*» (Alexandre Chemetoff & associés, 2012).

En effet, cette nécessité s'est révélée suite au constat que le point de vue de la Région, sur des projets réalisés par d'autres maitres d'ouvrage, publics ou privés, ne s'exprimait que depuis une position extérieure et parfois abstraite qui ne s'incarne pas dans une action. Ce besoin s'en est trouvé renforcé dès lors que le projet régional, pour l'avenir de la zone du canal, n'apparaissait pas clairement. Ce plan répondait donc sans doute en priorité à la nécessité, face aux dynamiques privées à l'oeuvre, d'élaborer une vision entre acteurs publics.

«Pour Chemetoff, je crois que ça avait été un peu un choc par rapport aux projets sur lesquels ils étaient habitués à travailler, notamment lorsque S. Sonneville d'Atenor a dit : la région ne propose rien sur mon terrain, donc je viens avec ma proposition. Le fait qu'il n'y avait pas de cadre général a vraiment dû marquer Chemetoff, parce qu'il en reparle régulièrement: le fait qu'il n'y ait pas de point de vue donné aux privés permet aux privés de venir avec leurs propositions et à la région de se laisser emmener par rapport à un projet qu'on lui a proposé; et le fait que ce ne soit pas l'inverse: la région qui vient avec un projet et le promoteur qui prolonge (...) L'objectif est donc de se forger une vision du bien commun entre acteurs publics...Comment au niveau public, on peut créer un accord, tous ensemble, du devenir de ce territoire, que ce soit le port, la région, les communes, sur une vision commune. Et après, on va aller porter et défendre, projet par projet, cette vision auprès des privés. Il était important que dans un premier temps, on se mette d'accord, sinon toute le monde tire dans tous les sens. Il n'y a pas de vision publique commune. On est dans ce premier temps »[24].

D'autre part, est prévu un temps d'accompagnement de la mise en oeuvre du projet:

23 Entretien réalisé au Département Développement Territorial, à l'Agence de Développement Territorial pour la Région de Bruxelles-Capitale, le 18 décembre 2012.

24 Ibid.

«Le passage à l'urbanisme de projet est vécu un peu par ce Plan Directeur en Région bruxelloise. Contrairement aux autres schémas directeurs où l'on confiait à l'urbaniste uniquement la mission d'élaboration d'un projet urbain, ici il y a deux volets : l'élaboration du projet et l'accompagnement à sa mise en œuvre. Dans le marché, administrativement, il y a une tranche ferme d'une durée de 9 mois où l'on planche sur la conception du Plan Directeur. Ensuite, il y a une tranche d'une durée de 3 ans, qui peut être enclenchée, et qui est l'accompagnement de tous les projets, pour définir très concrètement, avec tous les acteurs impliqués, y compris les acteurs privés, comment on va s'y prendre. C'est une avancée importante»[25].

En outre, cette approche par «projets témoins» évite l'écueil des cloisonnements thématiques. Ceci permet notamment d'identifier et d'engager dès le diagnostic les débats sur l'articulation ville-port:

«Nous avons observé une opposition entre deux tendances représentées d'une part par les promoteurs du développement de l'activité portuaire et d'autre part par ceux qui prônent l'extension de la ville. Ces deux perspectives semblent devenues incompatibles. D'un côté le port fait valoir la réalité d'une activité menacée par le développement urbain. L'approvisionnement des matériaux de chantier, de produits pétroliers, de produits agricoles et alimentaires, mais aussi le recyclage de ferrailles et de produits en fin de vie, sont liés à la voie d'eau et témoignent de l'actualité et de l'avenir du port dans la ville. Le port, c'est 5,6 kilomètres de quais exploitables sur les trente kilomètres que compte le canal dans la Région Bruxelles-Capitale. De l'autre, l'activité est considérée comme une nuisance qui n'aurait pas sa place en ville. Que faire des « tas de sable » le long du bassin Vergote face aux nouveaux bâtiments résidentiels de Tour et Taxis? La ville semble se dresser contre le port et le port contre la ville. Pourtant, leurs histoires sont indissociables. Le métissage programmatique entre le port et la ville est mis en question. Deux réalités aux destins croisés, associés et parfois confondus, sont aujourd'hui de plus en plus séparées. Pourtant la ville durable ne rapproche-t-elle pas l'activité et le logement en réduisant les distances entre lieu d'habitat et de travail? N'utilise-t-elle pas des moyens de transport et d'acheminement des matériaux non polluants et silencieux? Ne favorise-t-elle pas l'intermodalité entre la voie d'eau, le rail et la route et ne rétablit-elle pas la ville dans sa mixité ?» (Alexandre Chemetoff & associés, 2012).

Lorsque le processus aborde la phase d'actions, ces débats exigent de prendre rapidement position sur la poursuite du découplage ville-port ou, au contraire, d'une potentielle reconnexion:

«Les terrains du Port autonome devraient être versés dans le Domaine régional. En effet l'autonomie du port ne permet pas d'harmoniser les politiques et les projets d'aménagement et ne permet pas de réussir l'intégration des fonctions portuaires à la ville. Nous croyons que l'activité portuaire doit être réévaluée et trouver sa place au coeur même de la ville contemporaine. Nous ne pensons pas qu'elle doive quitter le centre pour faire place à la ville. Nous défendons l'idée de mixités nouvelles entre l'activité et les autres fonctions, comme le logement, les équipements, les lieux récréatifs» (Alexandre Chemetoff & associés, 2012).

A plus long terme, cette idée de mixité appellent à envisager de nouveaux concepts en matière de planification urbaine, liés aux exigences de flexibilité et de polyvalence. C'est ici le concept de «vision relative» qui est développé:

«Avoir une vision consiste à définir un objectif, nous proposons d'adopter ici le concept de « vision relative ». Relative à la capacité de la réaliser à partir d'une situation, de faire en sorte que cette vision puisse prendre un tour concret, se confronter à une réalité, s'amender, s'enrichir et devenir relative. Prenons des exemples. Il est

25 Ibid.

souhaité que l'activité portuaire se réorganise en deux pôles principaux l'un au nord l'autre au sud. Il existe une possibilité qui consiste à favoriser des solutions plus mixtes et mélangées qui privilégient la juxtaposition et l'articulation des fonctions comme un des principes fondateurs d'un tissu urbain qui se développerait à partir de ses qualités propres. Nous proposons que l'activité portuaire puisse être maintenue tout au long du parcours du canal. Comment la faire coexister avec d'autres fonctions comme des logements, des équipements ou des aménagements récréatifs et de loisirs ? (...) Il faut pour cela envisager que la vision de l'avenir de ce territoire ne soit pas absolue mais relative. La vision relative ne prétend pas réformer la réalité pour la faire correspondre au plan, elle propose de prendre en compte la réalité dans sa complexité et ses imperfections pour imaginer un plan qui, s'adaptant à ces conditions réelles, devienne opérant et pertinent. Notre vision ne consiste pas à dessiner un projet de ville idéale mais à améliorer la ville telle qu'elle est à partir de ses qualités propres en utilisant tous les ingrédients qui en façonnent la réalité et en déterminent la transformation» (Alexandre Chemetoff & associés, 2012)

L'analyse de l'élaboration de ces différents outils de planification démontre que les scènes de conception sont relativement perméables entre sphères urbaine et portuaire. L'origine de la segmentation spatiale entre ville et port, qui serait notamment fondée sur «*les planifications séparées de ces espaces fonctionnels*» (Collin, 2003b) est donc à nuancer. En effet, les possibilités de participation, à divers degrés et sous diverses formes, permettent de faire percoler les besoins et les visions des différents parties prenantes concernées par les interfaces ville-port.

Néanmoins, différents aspects relativisent leur capacité à décloisonner l'aménagement urbain des aménagements portuaires et infrastructurels, afin de co-produire un projet de territoire à travers une approche véritablement intégrée.

Le premier se situe dans l'influence du mode de gouvernance ville-port, reflétée dans les systèmes décisionnels liés à l'adoption de ces plans. Bien qu'une participation à chaque étape du processus d'élaboration soit importante, une participation représentative lors de la phase décisionnelle est conséquente, puisqu'elle engage l'autre partie par son approbation. Par exemple, dans le cadre de l'adoption du Plan Régional de Développement Durable, qui incombe au Gouvernement régional bruxellois, la participation portuaire est représentative, incarnée par la ministre en charge du Port de Bruxelles. Tandis que dans le cadre de l'adoption du Schéma de Cohérence Territoriale par le niveau intercommunal, ce dernier maillon du processus ne permet pas à la fonction portuaire d'être représentée puisque cette compétence dépend de l'échelon étatique. A l'inverse, bien que le Masterplan du Port de Bruxelles n'ait pas fait l'objet d'une véritable approbation par l'exécutif régional, son adoption dépend majoritairement de représentants régionaux. Alors que, tout au long de leurs processus, les documents stratégiques portuaires lillois ne sont pas astreints à intégrer une participation des acteurs liés à la planification urbaine. Pour cette raison, leur processus n'a pas fait l'objet d'une analyse plus approfondie. En effet, l'élaboration du Schéma de gestion des équipements portuaires et aéroportuaires (2011) ou celle du Schéma des Infrastructures Portuaires (2006) ont surtout inclus une participation interne des Chambres de Commerce et d'Industrie, des entreprises et fait appel à des consultants extérieurs.

Pour autant, une participation représentative dans la phase décisionnelle n'est pas un gage suffisant de décloisonnement. Un deuxième aspect, qui participerait à freiner le développement d'une approche transversale sur le devenir de ces interfaces ville-port, tient à la séparation, analytique ou

spatiale, de ces deux thématiques. Cette séparation permet d'aboutir à des visions cohérentes, en respectant des logiques de réseau, d'une part, et des logiques liées à l'aménagement urbain en termes de paysages, de pôles, densités, etc, d'autre part. Cependant, cette démarche consensuelle ne permet pas de traiter et de rechercher des solutions quant à l'articulation de logiques qui s'avèreraient contradictoires. En l'absence de réflexions à ces échelles régionale ou intercommunale, celles-ci se révèlent donc à l'échelon local. La démarche initiée par A. Chemetoff est à ce sujet intéressante puisqu'elle part de «sites», de projets témoins. L'achèvement de son processus en cours permettra d'en apprécier les résultats concrets.

Des nouvelles formes d'action collective à l'échelon infra-communal

L'analyse de trois sites de projets - Tour & Taxis, Biestebroeck, Port de Lille - à travers leurs matérialisations, dans leurs déclinaisons spatiales et temporelles, vérifiait la première hypothèse de recherche. En effet, la juxtaposition des stratégies élaborées aux échelons supérieurs, interférait au niveau local par l'abandon, la délocalisation ou le gel de certains projets portuaires. Dans ce sens, ces interruptions, suspensions ou reports favorisent la prolongation de la déconnexion ville-port sous l'angle matériel ou construit du territoire.

Les déroulements en cours dans ces trois lieux apparaissaient itératifs et souples, entre les volets stratégiques et réglementaires des outils d'urbanisme, mais aussi entre l'échelon local et les niveaux supérieurs de planification. Cependant, ils semblaient résister à dépasser les coupures héritées du fonctionnalisme entre activités industrialo-portuaires et les autres fonctions urbaines. Ces réticences manifestent les mutations et le hiatus contemporains entre les formes d'économie productive et résidentielle.

Néanmoins, dans la deuxième hypothèse, nous questionnions la capacité du projet, par le processus qu'il met en oeuvre, à créer des cadres de négociations innovants permettant de poser les bases d'un nouveau dialogue entre sphères urbaine et portuaire. Dès lors, ces potentielles formes de coopération, par la concrétisation d'un projet co-produit qu'elles mettraient en oeuvre, pourraient opérer une bifurcation, par une reconnexion de la ville et de son port.

A travers les cas de Biestebroeck, Tour & Taxis, et Port de Lille, nous explorerons donc en quoi le projet, à travers son processus, conforte-t-il ces clivages fonctionnalistes, ou, au contraire, contribue-t-il à développer des démarches innovantes.

Biestebroeck

Autour du bassin de Biestebroeck, ont éclos plusieurs projets opérationnels, stratégiques ou réglementaires: que ce soit le terminal de transbordement des déchets ménagers par le Port de Bruxelles, le projet immobilier du groupe Atenor, le Plan Particulier d'Aménagement du Sol (PPAS) initié par la commune d'Anderlecht, la réaffectation en Zone d'Entreprises en Milieu Urbain par le gouvernement régional, ou encore le cadrage destinés à accueillir des projets témoins dans le Plan Directeur de la Zone du Canal. Nous nous concentrerons ici sur le processus d'élaboration du PPAS Biestebroeck - Une vallée pour tous». Tandis que la procédure de ce plan, à force obligatoire et valeur réglementaire, est régie par le Code Bruxellois de l'Aménagement du Territoire (CoBAT), ce cas illustre la volonté de mettre en

oeuvre une démarche de projet, dans ce cadre juridique strict. En effet, elle entend intégrer les qualités de l'approche par projet à la démarche de plan alors que celles-ci, au sens de Pinson, s'opposent sur quatre aspects: l'intégration de l'incertitude; l'organisation d'itération entre les différentes phases de l'action; le souci de la mobilisation sociale; les modes de coordination (Pinson, 2009). Nous verrons que cette ambition nécessite de l'inventivité pour articuler ces deux types d'outils au sein de la planification et l'urbanisme. Par ailleurs, nous verrons comment ces dispositifs plus souples pourraient contribuer à dépasser l'approche fonctionnaliste.

Les étapes de la procédure d'élaboration du PPAS sont donc définies dans des délais fixés par le CoBAT. Ce processus fait interagir en particulier: le Conseil Communal, le Gouvernement régional, le comité d'accompagnement dont la composition est déterminée par le Gouvernement, et l'auteur de projet désigné par le conseil communal. Cependant, ce mécanisme procédurier ne semblait pas adapté en raison du grand nombre d'intérêts et de projets que recouvre le site. Ceux-ci témoignent de la diversité des enjeux qu'il comporte: à la fois urbains, industriels et portuaires, publics et privés, locaux et régionaux. Fallait-il donc trouver, dans un premier temps, une voie intermédiaire entre la piste balisée par la base juridique de l'urbanisme bruxellois, cadre contraignant mais garant à terme des décisions prises, et l'approche par projet, plus souple dans ses dispositifs d'interaction mais qui n'offre aucune garantie juridique:

> « La procédure du PPAS se fait quand les enjeux sont relativement clairs. C'est comme ça que ça doit se faire normalement. Sur cette zone-ci, on a considéré que si on faisait ça, on allait se casser la figure. Donc, on est parti sur quelque chose qui était d'abord l'élaboration d'un Masterplan pour essayer de définir un programme sur lequel on allait se mettre plus ou moins d'accord. En tous cas, dégrossir les grosses questions programmatiques. Dans le cadre de cette élaboration de programme, on a proposé de faire des réunions. Il y a eu des réunions où on a invité les acteurs du quartier. Et puis, des réunions, où on a invité les administrations, « les acteurs techniques » pour un peu partager les points de vue. Ce n'était pas pour présenter l'avancement de l'étude. C'était pour voir quels étaient les projets de chacun, quels étaient leurs ressentis, quels étaient les enjeux de leurs points de vue, en quoi la zone était importante, etc. Enfin, il y a eu aussi des réunions au niveau politique avec tous les cabinets compétents (environnement, transport, aménagement du territoire, à l'époque l'ADT n'était pas complètement dedans). C'était pour arriver à poser, pas un compromis mais un programme qui soit à la fois crédible à l'échelle locale et à l'échelle régionale. Etant donné qu'aux deux échelles, il y a des enjeux gigantesques. Si ce n'est pas crédible, au moins, c'est clair et on se positionne, en sachant que c'est une pièce d'un puzzle qui est plus large et que ça doit s'intégrer dans une réflexion plus globale. On est vraiment dans les deux échelles, et c'est pour ça que c'est si compliqué. Mais c'est intéressant aussi»[26].

Comme l'indique la figure 3.13, il s'agissait donc de créer une phase, en amont du démarrage de l'élaboration du PPAS, qui puisse faire émerger des éléments d'accords programmatiques en expérimentant différents scénarii. Cette étape permettait aussi de mettre à profit un temps d'incertitudes lié à l'attente de la décision régionale quant à la révision de l'affectation du site. Cependant, la conception de ce dispositif souple de négociation ne se détache pas pour

26 Entretien réalisé avec un des bureaux d'études, en charge du PPAS «Biestebroeck-une vallée pour tous», le 5 mars 2013.

autant de la préoccupation d'obtenir des garanties sur le long terme. Dans ce cas, même si le résultat n'a pas été fructueux, la tactique a été d'utiliser une étape obligatoire de la procédure du PPAS, à savoir la décision du Gouvernement régional sur le projet de cahier des charges du rapport sur les incidences environnementales, pour transmettre à l'échelon régional, sous forme d'annexe, le projet de masterplan.

Cette première phase est analogue à l'approche par projet puisqu'elle intègre à la fois des problématiques d'incertitudes; crée et organise des formes d'itération entre les différentes phases du processus; mobilise les divers acteurs concernés par le projet, coordonne et invente des dispositifs d'interaction entre ces différents partenaires. Cette étape liminaire a contribué à s'écarter «assez fortement des images qui avaient été diffusées au début. On est dans cette idée qu'il faut faire cohabiter le port et la ville. Alors que ce n'était pas du tout ça qui était imaginé au départ». Cette première étape donne donc les prémices d'un dialogue ville-port renouvelé. D'un point de vue programmatique, celui-ci se concrétise à travers les deux scenarii proposés pour lesquels l'étape ultérieure de conception, plus détaillée, placera la cohabitation des activités sera au coeur des réflexions.

> « Tout peut être résumé par le mot cohabitation. C'est de savoir comment on partage l'espace et dans le temps. Parce qu'aujourd'hui, les zones portuaires ne sont pas accessibles et c'est bien normal. Il y a un intérêt à ce qu'on puisse partager certaines parties, notamment les quais. Peut-être doit on trouver de nouveaux équilibres. Et, par ailleurs, au niveau temporel, il y a des infrastructures lourdes, mais il y a des infrastructures qui peuvent être un peu plus légères. Il y a toute une série d'exemples qui existent. Faire que cette activité reste là est tout à fait possible. Mais que ce ne soit pas des espèces d'enclos imperméables.»[27].

Cependant, ces réflexions sur de nouvelles formes de mixité à l'échelle locale reste tributaire d'un accord partagé par l'autorité portuaire et celle en charge de l'aménagement du territoire sur la définition du développement du port et de son intégration urbaine. Dès lors, cette garantie pourrait faire entrer l'acteur portuaire dans une coopération plus sereine qu'elle n'apparait aujourd'hui:

> «Le terreau pour avancer est assez instable pour le Port. Et donc, ils sont très prudents. Ils ont mis des jalons très bien positionnés sur les plans stratégiques: ces zones bleues. Mais dès le moment où on y touche, on touche à des choses fondamentales et on doit trouver d'autres modes de cohabitation. Et je pense qu'à ce genre d'échelle, il y a moyen de trouver un intérêt commun. Mais c'est costaud (...) Le statut aujourd'hui de la zone portuaire est un peu hyper sensible. Dès qu'on touche à la couleur bleue, on a l'impression qu'on va faire une promenade et qu'on va faire du logement. Ce n'est pas ça. Mais si on garde la couleur bleue, sans se poser la question de ce qu'on va mettre juste à côté, dans ce cas, on reste extrêmement cloisonnés (...) C'est obligatoire d'avoir une réflexion sur le port en ville globale»[28].

27 Ibid.

28 Ibid.

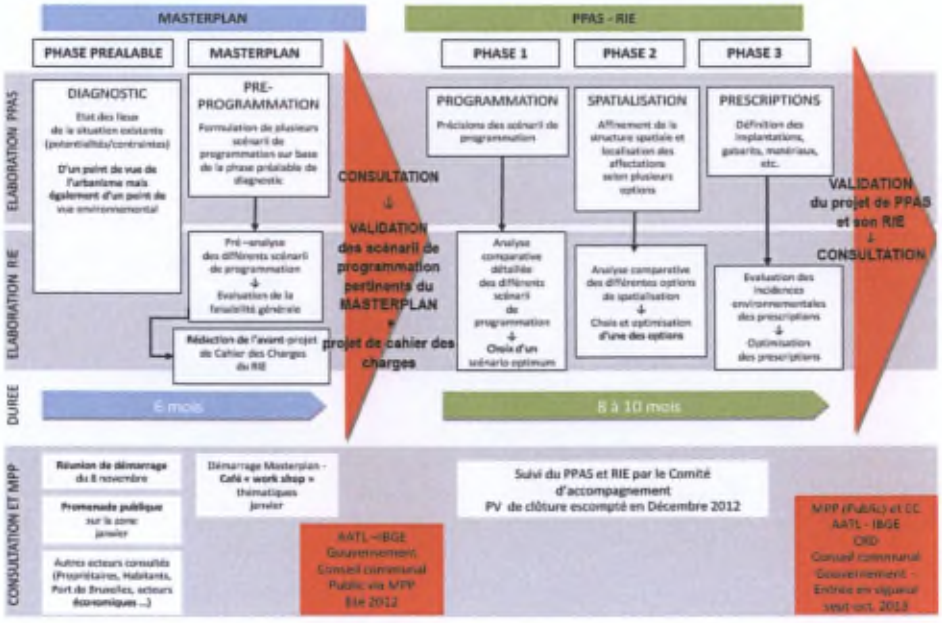


Figure 3.13:schéma du processus d'élaboration du PPAS «Biestebroeck-une vallée pour tous», réalisé par Aries Consultants, Buur et Idea Consult pour la commune d'Anderlecht, version du 5 mars 2013 (BUUR-ARIES & IDEA Consult, 2013).

Tour & Taxis

Dans ce cas-ci, la démarche implémentée rencontre plusieurs résistances qui freinent sa capacité à dépasser les clivages de l'approche fonctionnaliste et conduisent à reproduire ces ruptures entre espaces urbains et portuaires.

Le premier obstacle se situe dans la difficulté même de mettre en oeuvre une réelle démarche de projet, constituée de coalitions urbaines susceptibles de construire une vision d'ensemble qui aurait fait l'objet d'un consensus au fil des processus interactifs, itératifs, d'ajustements mutuels entre les acteurs impliqués. Cette difficulté se manifeste à travers plusieurs désaccords traduits lors de la mise en oeuvre opérationnelle de la phase stratégique de l'aménagement du site, à travers l'outil PPAS, à portée réglementaire. Contrairement à la démarche de masterplan initiée spontanément par le bureau d'études pour le site de Biestebroeck, la phase stratégique a été construite dans le cadre d'un nouveau dispositif d'action publique, le «schéma directeur». Conçu par le Plan régional de développement de 2002 comme l'outil privilégié du développement des quatorze «zones leviers», ce dispositif a pour objectif de définir, en amont de tout nouveau projet, les grandes lignes de l'aménagement futur de ces zones et de leurs abords, dans une perspective intégrée au niveau régional et en concertation avec tous les acteurs concernés, qu'il s'agisse des acteurs publics (au premier rang desquels la Région et les communes), privés (les propriétaires des lieux et, le cas échéant, les investisseurs pressentis) ou citoyens (les « habitants»). De portée indicative mais fixées par un arrêté du Gouvernement, ces lignes directrices ou orientations principales doivent ensuite être rendues opérationnelles à l'aide d'outils urbanistiques existants, le Plan particulier d'affectation du sol (PPAS) en premier lieu, qui revêt, lui, une portée réglementaire et doit être mis au point par la ou les communes concernées (figure 3.14)(Delmotte, Hubert, & Tulkens, 2009).

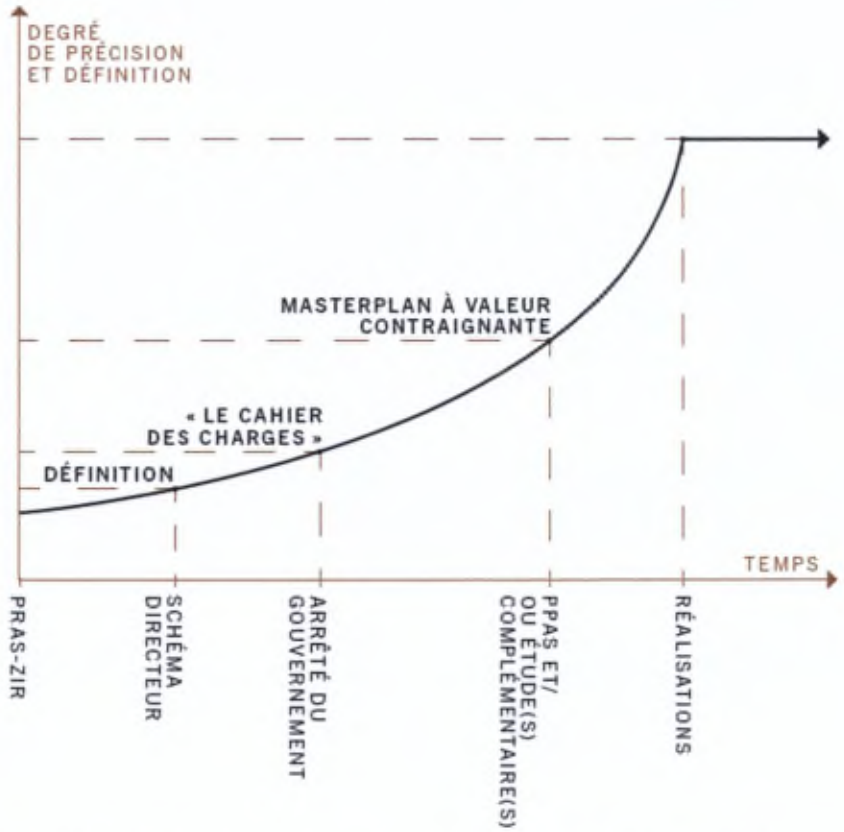


Figure 3.14: Schéma du processus reprenant les différents enchainements d'éléments de définition du projet pour le site de Tour & Taxis, Schéma Directeur de la Zone Levier n°5 « Tour & Taxis», réalisé par (Ateliers Lion + MSA, 2008)

Avec la création de l'Agence de Développement Territorial en 2008, chargée notamment de la coordination du développement des zones stratégiques régionales et avec la désignation, en 2009, du Bouwmeester ou Maitre architecte, organe d'aide à la maitrise d'ouvrage pour garantir la qualité architecturale et paysagère des projets publics régionaux, ce nouveau dispositif d'action publique formalisait un tournant dans l'urbanisme bruxellois: l'entrée du projet urbain comme processus de fabrication de «morceau de ville». Dans le cas de Tour & Taxis, l'élaboration du schéma directeur, adopté en 2008, aura contribué à créer un cadre de négociation entre les différentes parties prenantes (acteurs politiques et administratifs, propriétaires fonciers, associations et habitants), sous forme de réunions bilatérales (200!), workshops et discussions d'ordre politique entre acteurs régionaux. Cependant, parallèlement à l'élaboration de ce schéma, le projet d'un centre logistique porté par le Port de Bruxelles, le BILC, connaissait les levers de boucliers des associations et comités de quartier. Quelques mois après l'adoption du schéma directeur, son abandon s'était d'ailleurs formalisé dans le nouvel accord de gouvernement. Ce contexte ne semblait donc pas propice à l'émergence de réflexions sereines sur l'articulation ville-port de cette interface.

La mise en oeuvre opérationnelle du schéma directeur a prolongé le report de cette question. En effet, le périmètre du PPAS à réaliser par la Ville de Bruxelles, fixé par arrêté du Gouvernement régional, exclut d'emblée la zone portuaire.

> «Les limites du PPAS n'ont pas englobé les terrains portuaires pour des raisons de temps. Cela aurait augmenté les délais et le PPAS était prévu d'être finalisé pour juin 2011...»[29]

En effet, la question délicate de la cohabitation de la ville et du port, et plus largement du rôle du port en milieu urbain, aurait complexifié le processus de négociations autour de la recherche épineuse d'un accord sur les grandes lignes de la partie urbaine du site. Bien que ces dernières, contenues dans le schéma directeur initié par le gouvernement régional, aient fait l'objet d'un large processus de négociations, le passage de témoin entre le niveau de pouvoir régional et communal révèle la fragilité du nouveau dispositif, qui ne revêt pas de valeur juridiquement contraignante. En effet, lors de sa mise en oeuvre opérationnelle, par la procédure d'élaboration du PPAS, des désaccords resurgissent. D'une part, en termes programmatiques, les pouvoirs régional et communal divergent sur la répartition des affectations:

> «Les grandes lignes du devenir du site ont fait l'objet d'un arrêté gouvernemental. Cet arrêté faisait suite à un protocole d'accord passé entre le gouvernement et le propriétaire. Cependant, même si il y a eu une reconnaissance orale des deux parties, celui-ci n'a jamais été signé, les différents cabinets ayant des avis divergents. Ce protocole d'accord, a été lui même rédigé, lors du processus d'élaboration du schéma directeur de Tour&Taxis. Cependant, le schéma directeur a été traduit de manière maladroite dans l'arrêté gouvernemental. Le Protocole d'accord prévoyait une diversification de fonctions (min. 40% logement), repris par l'arrêté gouvernemental (min.40% logements - max. 40% act. administratives et productives). Aujourd'hui, dans le cadre du PPAS, ces pourcentages sont revus. La Ville de Bruxelles demande 65% logements min. Ce pourcentage répond à une saturation en bureaux et au boom démographique annoncé, et au souhait de ne pas faire de commerces, par volonté de ne pas concurrencer le projet du Heysel»[30].

D'autre part, des points de vue divergent, entre niveau public et privé, en termes de densité du bâti, proportion dédiée à l'espace public, répartition des affectations, etc. Cet aspect est d'autant plus délicat que, tant que la procédure du PPAS n'a pas abouti, l'action privée n'est pas tenue de manière contraignante vis-à-vis de la vision publique engagée. Ainsi, comme l'analysent, F. Delmotte et al., dans le cadre d'une évaluation du nouveau dispositif qu'est le schéma directeur, «*rien n'empêche les promoteurs impatients (si ce n'est, peut-être, un engagement moral) de déposer auprès des communes concernées – en l'occurrence la Ville de Bruxelles, pour la Cité Administrative de l'État comme pour Tour et Taxis – des demandes de permis qui, en certains de leurs aspects (affectations fonctionnelles, surfaces dévolues au bureau), ne respectent pas les orientations du schéma directeur. Réagissant à la lenteur, pour ne pas dire à l'inefficience, des procédures d'action publique, les promoteurs contribuent ainsi à miner un processus – décidément bien fragile – de construction de la confiance entre partenaires*» (Delmotte et al., 2009). Dans ce cas-ci, la situation se com-

29 Entretien réalisé avec le bureau d'études, en charge du PPAS «Tour & Taxis», le 26 avril 2012.

30 Ibid.

plexifie avec une maitrise foncière entièrement privée, mais que ne pouvait être garantie que par le dépôt d'un permis d'urbanisme dans un délai fixé avant février 2008, alors que l'élaboration du schéma directeur n'avait pas encore abouti. En effet, en 2001, Leaseinvest réalise une joint-venture avec Robelco (T&T Project) et deviennent propriétaires de la plus grande partie du site appartenant jusqu'alors à la Société Nationale des Chemins de fer Belge, sous clause suspensive, dont celle de développer le site avant cette date limite.

Sur ce site, la gestion des contradictions entre acteurs dont les compétences portent sur l'aménagement urbain apparait donc prioritaire et porte à l'arrière-plan la question de la cohabitation entre fonctions urbano-portuaires. Le report de cette réflexion se traduit par des périmètres de réflexion distincts, délimitant d'un côté le port et de l'autre la ville. Le risque est alors de reproduire dans l'espace les coupures fonctionnalistes en compromettant les futurs aménagements différenciés urbains et portuaires.

Comme l'avait mis en évidence M. Van Criekingen et P. Cornut, ce cas met sans doute en lumière la particularité bruxelloise vis-à-vis de la pratique des grands projets urbains. Dans nombre de villes européennes, ceux-ci constituent la composante majeure des processus de métropolisation, structurés autour d'une infrastructure ou d'un évènement de grande envergure. La capitale européenne se singularise par l'absence de matérialisation remarquable de ce phénomène. Selon les auteurs, «*cette absence est à relier à une combinaison de facteurs, en particulier la présence acquise des institutions européennes, celles-ci assurant à la ville une très large visibilité internationale auprès des investisseurs, et la fragmentation institutionnelle de l'aire métropolitaine, empêchant la constitution d'une large «coalition d'élites». Loin d'une «planification par projets», les pratiques urbanistiques bruxelloises demeurent très structurées par un appareil planologique complexe. Les pouvoirs publics réduisent de la sorte leur rôle à une fonction d'encadrement extérieur et très formalisé de logiques privées d'investissement immobilier, tout en tablant sur les effets potentiellement induits par celles-ci (création d'emplois, rénovation du bâti, etc)*» (Van Criekingen, 2006). Depuis cette analyse publiée en 2006, de nouveaux organes de coordination et de dispositifs d'action publique, ainsi que de nouveaux outils de planification ont été créés à l'initiative régionale, notamment: le Plan de Développement International (2007) articulé autour de dix zones stratégiques, le démarrage de l'élaboration de schémas directeurs visant à les développer, l'Agence de Développement Territorial (2008) ou le Bouwmeester Maitre-Architecte (2009). Les temps de l'urbanisme et de la fabrication de la ville, relativement longs vis-à-vis d'un projet de recherche, rendent précoces l'évaluation de l'influence de ces nouvelles structures pleine de promesses sur la capacité bruxelloise à faire émerger de grands projets urbains contemporains.

Port de Lille

L'étude de programmation sur le renouvellement et l'insertion du port de Lille dans le tissu urbain est une initiative commune pilotée par Ports et Ville de Lille. Contrairement au PPAS de Biestebroeck ou celui de Tour & Taxis soumis à une procédure codifiée, l'ambition de cette étude est d'abord stratégique. Comme l'illustre la méthodologie mise en place (figure 3.15), ce cadre plus souple permet donc de développer une approche de projet. Par contre, le processus en cours révèle des différences dans la manière de concevoir les méthodes d'élaboration du projet. Comme l'avait mis en évidence J.-P. Boutinet, il existe différentes cultures de projet, certaines centrées sur la praxis, sur l'action qu'il est susceptible de mettre en oeuvre, sur le processus à maitriser, plus que sur un produit à sortir (dont les projet d'aménagement), d'autres centrées sur la poiesis, concentrées sur l'action finalisée par un produit extérieur à façonner, un but à atteindre (dont la gestion de grands projets et les projets de dispositif technique)(Boutinet, 1990). Bien que les limites entre ces deux typologies ne soient pas si nettes, ce cas fait apparaitre la cohabitation de ces deux modes d'actions, par le pilotage partagé entre l'acteur en charge de l'aménagement portuaire et celui dont la compétence porte sur l'aménagement urbain.

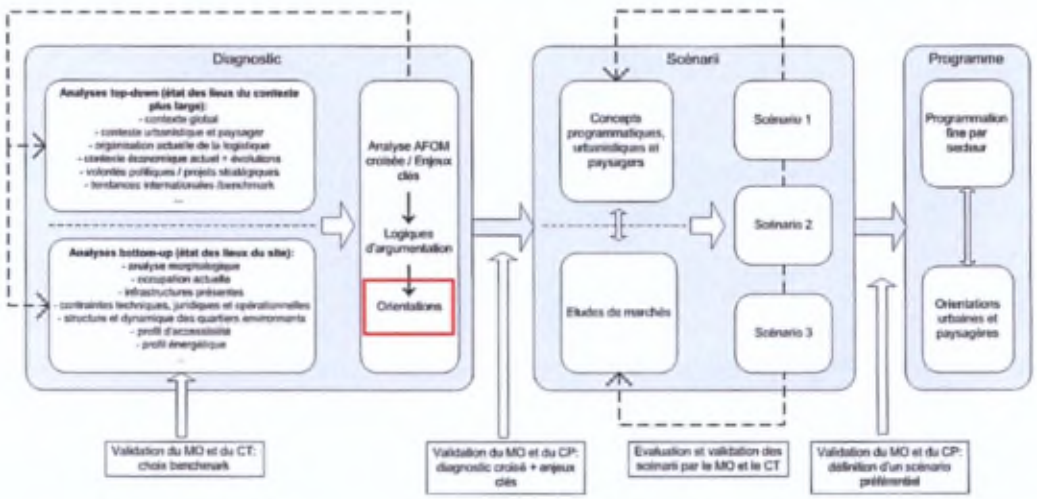


Figure 3.15: Schéma du processus d'élaboration de «l'Etude de programmation relatif à l'insertion et au renouvellement du port de Lille dans le tissu urbain lillois, réalisé par (Studio 012, Idea consult, Les 7 vents du Cotentin, Dynalogic, & Magéo, 2012)

Ce dernier semble en effet être attaché également, sinon davantage, par le processus de projet en tant que tel et les effets latéraux qu'il suscite. Ainsi, dans un premier temps, à l'instar de l'analyse de G. Pinson, il s'agit davantage pour l'acteur *ville* de constituer des réseaux d'acteurs, d'établir de rapports de confiance entre ceux-ci, de faire émerger les termes du débat, que de décliner une vision produite collectivement en une série d'actions bien identifiables.

«Le bureau d'études est dans un processus d'aller-retour diagnostic-projet. Le port reste attaché à l'approche: on fait un diagnostic, on valide le diagnostic et ensuite on travaille seulement sur les grandes orientations (...) Il y a une gestion du port qui est très procédurière du pilotage de l'étude (...) Pour nous, il n'y a jamais eu de processus de travail réel avec la maitrise d'ouvrage. C'est de la présentation et de la correction, il n'y a pas de débat (...) Quand on enlève toutes les corrections, il y a quand même eu des séances où on a réagi pour dire qu'on n'était pas d'accord. Des sujets ont été posés (...) Ce n'est pas une étude qui a vocation à se traduire tout de suite sur le terrain pour plein de raisons, y compris juridiques (la sortie de concession va être difficile). Donc, on peut avancer les sujets et avoir le luxe de se dire que ce n'est pas grave si ça ne se fait pas concrètement»[31].

Tandis que l'acteur portuaire apparait davantage placer la priorité sur les aspects opérationnels et techniques qu'implique la transformation concrète de ce morceau de territoire.

«C'est la partie la plus compliquée, le diagnostic en fait. Suivant la teneur du diagnostic qui sera fait, cela va orienter les décisions. Il est impératif que l'on soit bien en phase sur le diagnostic (...) La difficulté, c'est que c'est un site existant et en activité. Donc, c'est vraiment le point sensible de cette opération là. Tout le port est occupé, que ce soit secteur, 1, 2 et 3. Donc il y a la question de savoir quelle projection on peut faire sur ces territoires là mais il y a aussi tout une dynamique d'opérations-tiroirs à enclencher et qui complique les choses, avec les entreprises qui sont sur place. Il y a peu de propriétaires mais il y a des gens qui ont des baux (...) Les urbanistes préfèrent avoir une page blanche, pouvoir construire et mettre une cohérence entre les différents aspects. Lorsqu'on les fait imaginer, travailler sur les différents aspects, ils ont tendance à ne pas tenir compte ce qui existe et ils ont leur propre vision de ce que ça va être. Notre but est de dire qu'il faut avoir une vision pour l'avenir mais qu'on ne peut pas partir d'une feuille blanche et qu'il faut tenir compte d'une situation existante. En faisant ça, on va pouvoir voir comment on peut concilier. Chacun a sa façon de voir les choses. C'est la différence entre le point de vue de l'urbaniste, de l'aménageur, du propriétaire, du logisticien. Derrière, il y a les entreprises. On sait quels sont leurs besoins. Si elles se sont implantées là, c'est parce qu'elles ont des besoins particuliers, elles ont des manières de fonctionner particulières (...) Le but n'est pas de mettre les entreprises dehors. Nous rassurerons d'ailleurs les entreprises sur ce point. Il faut du temps pour organiser tout ça. Mais c'est bien pour ça que les enjeux doivent être bien posés. Car si nous partons sur un diagnostic qui est faux, et que les enjeux n'ont pas été clairement posés, on sera devant la difficulté: «Ah oui, ça, on n'avait pas prévu! Comment on fait?». Il ne faut absolument pas qu'on se retrouve dans cette situation. Il faut qu'on sache exactement de quel secteur on part; qu'est-ce que ça va poser comme problème? Qu'est-ce que ça va représenter comme contrepartie? Qu'est-ce qu'on fait des entreprises qui y étaient? Où? Comment? Combien?»[32]

Plutôt qu'une approche globale du site privilégiée par le bureau d'études, la CCI Grand Lille, dont le port est un service extérieur, abonde

31 Entretien réalisé à la Direction de l'urbanisme et de l'aménagement de la Mairie de Lille, le 5 décembre 2012.

32 Entretien réalisé à Ports de Lille, le 21 janvier 2013.

également dans le sens d'une démarche à caractère opérationnelle en appréhendant l'étude sous l'angle d'un montage d'une opération immobilière.

> « Pourquoi ne pas envisager un programme immobilier hybride? Bâtiment par bâtiment, on va pouvoir définir cette transformation, projet par projet, et du coup, arriver à une dimension qualitative, plutôt que d'essayer de faire une programmation globale qui est insensée, dans le sens où on trouve un promoteur qui va faire du logement, du logement, du logement et puis, on perd la mixité. On vend plutôt des lots qu'on négocie avec des porteurs de projets. On essaie de maturer le projet, voir comment on peut mettre deux investisseurs ensemble, monter une opération, et du coup, essayer d'envisager la mixité des usages de cette façon. Mais il est très probable qu'on aille vers de la dimension très fortement logement sur ce secteur par la volonté politique. La négociation est sur la sortie de concession de VNF. Et, c'est ça qui est déclencheur aussi. Dès lors qu'on sort de concession, les prix ne sont plus les mêmes, et vu que la collectivité récupère le foncier qui a un prix, cherche à le valoriser, donc forcément on va vers l'habitat ou le bureau. Et ça ramène de l'argent pour faire une opération qualitative»[33].

Ces difficultés portant à la fois sur des divergences de points de vue sur le processus de l'étude et sur ses résultats, liés à la phase du diagnostic, ont contribué à la décision de mise en veille de l'étude. Parallèlement, le départ du directeur de Ports de Lille, suspendu de ses fonctions consulaires, est également entré en ligne de compte dans cette décision. Ce renversement a impliqué la reprise du pilotage par la CCI, dont le Président souhaite intégrer dans le processus Lille Métropole Communauté Urbaine et la Région Nord - Pas-de-Calais. Malgré ces obstacles, cette étude a néanmoins permis d'ouvrir un dialogue ville-port inexistant auparavant:

> « Il y a ces difficultés relationnelles, ces difficultés d'avancement mais on en retire du positif (...) Des sujets ont été posés (...) Je ne mets pas un point noir sur ce processus puisqu'avant, on ne se parlait pas, c'était encore pire»[34].

> «C'est intéressant qu'on puisse parler ensemble. C'est vrai que le système qui a eu lieu où chacun vivait de son côté, dans le système de communication actuel tout azimut, ce n'est plus envisageable. Après, c'est vrai qu'un port, de par les contacts qu'il a avec ses clients, ne partage pas forcément les mêmes vues qu'une collectivité locale qui est confrontée à d'autres problèmes. L'enjeu est de pouvoir dire à chacun ce qu'on a à dire et de trouver un terrain sur lequel, d'une part, la ville est contente parce que le port s'intègre mieux, ne fait plus obstacle par rapport à la voie d'eau et fait vraiment partie de la ville et puis, d'autre part, le port peut se dire qu'il est assuré de son développement et est en mesure d'apporter ses services à la ville » [35].

Par ailleurs, ce projet à l'échelon local, aura participé à susciter des réflexions auprès d'acteurs opérant à d'autres échelons, tant sur les plans portuaire qu'urbain. D'une part, auprès de la communauté urbaine lilloise, dans le cadre de l'élaboration des outils d'urbanisme à l'échelon intercommunal:

33 Entretien réalisé au Service des études en aménagement du territoire, à la CCI Grand Lille, op.cit.

34 Entretien réalisé à la Direction de l'urbanisme et de l'aménagement de la Mairie de Lille, op.cit

35 Entretien réalisé à Ports de Lille, op.cit.

« Cela alimente, clarifie, le débat sur l'évolution des documents de planification. On va engager la révision du PLU avec la Communauté Urbaine. Dans le SCOT, des choses sont transparues dans le PADD : le CMDU est mentionné, l'objectif de réouverture de la ville sur le Canal, la continuité des promenades et trames vertes. L'ambition de la Ville sur ce secteur là se retrouve dans les documents d'urbanisme qui sont en train d'être élaborés. Après la Communauté Urbaine est également en train de prendre compétence sur les bras délaissés. Il y a aussi un discours des élus de la Communauté sur la nécessité de Seine-Nord Europe. Mais il y a surtout un regard qui est porté sur les fonciers bord à voie d'eau. L'étude Plan Bleu communautaire est très «on veut faire du logement pied dans l'eau et puis point barre». Des délibérations vont se faire à propos de ce Plan Bleu. Grosso modo, ils ont fait une approche pour prendre la compétence sur les bras d'eau décentralisables de tous les fonciers propriétés publiques valorisables dans le cadre de ce projet. La base de ce travail a a été de valoriser en faisant du logement bord à voie d'eau. Là, on s'est clairement positionnés pour qu'il y ait un maximum d'activités au bord de l'eau qui puissent rester et qu'on ne soit pas que sur une valorisation résidentielle mais aussi économique; qu'on soit pas uniquement avec cette entrée de marina, etc»[36]

D'autre part, chez l'autorité concédante, VNF, établissement public de l'Etat:

« Aujourd'hui, VNF souhaite que le port s'ouvre et travaille ses projets avec les collectivités (...) Cette étude pourrait constituer un choc un peu violent qui va morceler la carapace» [37].

Cette percolation à l'échelon supérieur se décline sous deux angles différents. D'une part, se manifeste la préoccupation de redéfinir le rôle d'un port en milieu urbain et de développer les stratégies liées afin de pouvoir se positionner localement. Entre échelons géographiques, diverses maturités de réflexions quant au devenir d'un site peuvent dès lors entrer en dissonance.

«On s'est mis en retrait de ce comité de pilotage parce qu'on estimait avoir besoin d'un recul par rapport aux conclusions de cette étude. La suivre et apporter notre touche, OK. Participer au processus d'aménagement, on n'y était pas prêt, d'autant qu'on n'avait pas, et peut-être qu'on n'a pas encore forgé notre conviction sur ce que doit être le port de Lille au 21ème siècle. On pense qu'avant de passer sur le sujet aménagement, intégration urbaine du port, il faut se demander à quoi ça sert. C'est le côté technique d'un port. Il paraît nécessaire d'avoir des éléments suffisamment forts pour pouvoir dire à la Ville : « Vous voulez faire du logement à la place du port. OK, on comprend. Mais les gens qui sont dans les logements ont besoin d'emplois. Quelle est la contribution du port au fonctionnement économique de la ville ? C'est bien beau de dire que les ports sont bien mieux en dehors des villes, donc faisons du logement et des zones de détente le long de

36 Entretien réalisé à la Direction de l'urbanisme et de l'aménagement de la Mairie de Lille, op.cit

37 Ibid.

la voie d'eau. Mais ne perdons pas la dimension de ce que doit être un port. A quoi sert un port pour une ville? C'est une porte d'entrée douce. Si on exclut le port de Lille en totalité de l'hypercentre, ça veut dire qu'il part en périphérie, ça veut dire que des camions arrivent vers l'hypercentre, par définition. Or, aujourd'hui, on a un port qui est en plein cœur de ville»[38].

D'autre part, ce contexte de pression foncière participe à faire croitre simultanément la préoccupation d'améliorer le fonctionnement l'outil portuaire et la tentation de valoriser les terrains que celui-ci offre à proximité du centre urbain. Cette seconde option implique la reconversion d'espaces portuaires en portions de ville. A nouveau, un choc de culture s'exprime entre l'approche urbanistique développée par les auteurs de projet et ici, celle du gestionnaire de réseau, plus proche d'une démarche appuyée sur des montages juridiques, opérationnels et financiers.

«En réponse à la pression de plus en plus forte qui est faite sur le port de Lille, nous avons signé avec la CCI de Lille une charte en décembre dernier dans laquelle on se fixe des objectifs entre concédant et concessionnaire car nous reprochons à Ports de Lille ainsi que la Communauté Urbaine de ne pas faire suffisamment de fluvial. Et la Ville reproche au Ports, à travers cette étude, de ne pas aller assez loin. Cette charte porte sur la définition d'un plan de développement fluvial sur les emprises portuaires. On va définir une stratégie commerciale. On va définir, pour une première partie des terrains lillois (en l'occurrence les 8 ha du «port historique»), le processus permettant d'engager d'ici un an l'étude d'urbanisation - passer au cap d'urbanisme opérationnel- et pas simplement, comme le fait aujourd'hui l'étude entre Ville et CCI, où on dit: "Voila, on a un patatoïde, là, on ferait de l'urbain, etc". On rentrerait un peu plus dans le vif du sujet, c'est-à-dire évaluer l'état actuel des terrains et du bâti: "Est-ce qu'on peut le récupérer? Est-ce qu'on peut le transformer en l'état, est-ce qu'il faut tout raser? Ca coute combien? Est-ce qu'il faut dépolluer? Ca coûte combien? Quel est l'état des sols? Quel est la nature des sols? Comment on peut jouer avec l'architecture pour en tirer profit? Donc, voir par rapport à ça, comment on bâtit un bilan d'opérations d'aménagement pour pouvoir ensuite engager un processus avec la Ville et la Communauté Urbaine. Il s'agit d'étudier la capacité de construire sur le terrain - et c'est beaucoup plus le sujet - qui réponde au coût, c'est-à-dire quelle est la capacité de construire sur ces terrains. Est-ce qu'on fait du R+2, du R+10? Avec cette charte, on a défini un cadre d'actions pour aller dans le vif du sujet sur la transformation d'une partie des emprises lilloises. Mais la contrepartie, c'est de trouver d'autres emprises, à l'échelle de la Communauté Urbaine»[39]

Cet exemple illustre donc qu'un nouveau dialogue ville-port s'installe par l'initiation de cette action commune. Ce projet local induit une prise de conscience aux échelons supérieurs de la nécessité de créer de nouvelles formes d'articulation entre activités industrielles et portuaires et les autres fonctions urbaines. Cependant, des conditions internes du projet, aussi fondamentales qu'un accord sur son processus d'élaboration, peuvent constituer des blocages. Les interfaces ville-port exigent donc aussi des méthodes innovantes susceptibles de conjuguer les pratiques des aménageurs urbains et portuaires.

38 Entretien réalisé au Service du Développement de la Voie d'Eau, (VNF) Direction territoriale NPDC, op. cit.

39 Ibid.

La démarche de projet, comme ouverture d'un nouveau dialogue ville-port

La démarche empirique, basée sur l'analyse des méthodes de conception d'outils d'urbanisme contemporains, à différentes échelles, dans des contextes institutionnels différents, montrent que les nouvelles formes de planification sont marquées par la recherche de processus itératifs, souples et aptes à créer de nouvelles formes de coopération horizontale, afin de s'adapter à des conditions d'incertitudes, dues à une plus grande dispersion des ressources. Ces spécificités, qu'avaient mis en lumière les travaux de G. Pinson, F. Ascher, P. Vigano, A. Avitabile, P. Ingallina, ont permis d'amorcer un nouveau dialogue ville-port, entravé jusqu'alors par «*les méthodes de planification par le haut qui gouvernaient l'ère industrielle*» (Collin, 2003b). En permettant ce décloisonnement, ces qualités vérifient notre première hypothèse. Toutefois, la qualité de ce dialogue dépend de l'échelle à laquelle est établi l'outil de planification.

A l'échelon méso, de niveau régional ou intercommunal, celui-ci est largement tributaire de la structure de gouvernance en place. A Bruxelles, le port placé sous tutelle régionale implique une participation représentative et réciproque de chacune des sphères urbaine et portuaire dans la phase décisionnelle - celle de l'approbation - des plans stratégiques d'aménagement. Tandis qu'à Lille, la fonction portuaire, relevant de l'échelon étatique, n'est pas représentée dans cette ultime phase. En effet, la responsabilité en incombe à la communauté urbaine, qui n'exerce pas de compétence en matière portuaire. T. Baudouin et M. Collin avaient mis en évidence la nécessité de créer de nouvelles structures instituantes afin de créer de nouvelles formes de développement des interfaces ville-port, et, de ce fait, avait souligné l'intérêt du statut municipal des ports: «*en Europe du Nord, ce statut a permis une appropriation plus rapide des mutations actuelles, dans la mesure où les conflits d'intérêt entre les représentants de la ville et acteurs du port s'expriment et sont directement négociés au sein même de l'institution municipale pour la définition d'une politique et de stratégies communes. L'urbain et l'économique vont donc de pair sur le mode d'une tension permanente*» (Baudouin & Collin, 1996). Cependant, à l'instar de l'exemple bruxellois, ces nouvelles structures de gouvernance, semblent devoir être accompagnées de nouvelles formes de processus permettant à la fois de dépasser les séparations analytiques classiques (réseau/territoire) et d'intégrer les parties prenantes participantes comme force de proposition, et non uniquement comme organe de contrôle. Ces conditions semblent nécessaires pour prendre en considération ces zones charnières, dans lesquelles s'articulent différents enjeux, susceptibles de faire émerger des conflits d'usages, au risque, dans le cas contraire, de laisser au niveau local, le soin de gérer ces situations potentiellement conflictuelles. Or, celui-ci n'a pas vocation à tenir compte d'un contexte plus large, intégrant pour ce dernier des objectifs de régulation, voire de redistribution.

A l'échelon local, d'un site ou d'un quartier, le dialogue ville-port dépend de l'aptitude de la méthode d'élaboration de l'outil d'urbanisme à dépasser plusieurs enjeux, à outrepasser plusieurs formes de dichotomies. La première se situe dans la division stratégique/réglementaire des outils de planification et appelle à l'élaboration de processus qui puissent articuler les volets stratégiques souples et itératifs du plan ou du projet à leurs pendants réglementaires, plus procéduriers. La seconde s'inscrit dans la division classique des espaces industrialo-portuaires/urbains et demande la création d'approches qui puissent dépasser les limi-

tes de ces zonages fonctionnalistes par le déploiement de périmètres de projet qui intègrent ces fonctions. Enfin, une troisième oppose des cultures de projets différentes, l'une tantôt centrée sur le processus à maitriser plus que sur le résultat à produire, l'autre tantôt concentrée sur l'action finalisée, le but à atteindre. Cette dernière opposition demande au pilotage de l'élaboration de l'outil d'urbanisme d'adapter les outils de dialogue et de conception qui puissent convenir à ces différentes cultures de métier. L'exemple lillois montre que la structure de gouvernance ville-port, plus segmentée qu'à Bruxelles, mais garante de plus d'autonomie dans chacun des domaines urbains et portuaires, a sans doute joué un rôle dans l'initiative spontanée d'acteurs locaux. Répondant à un manque de structure de dialogue à l'échelon supérieur mais aussi affranchis de liens hiérarchiques, la Ville et Ports de Lille se sont associés momentanément pour co-piloter une étude prospective sur le site portuaire connexe du centre urbain. L'autonomie des acteurs constitue, en effet, selon G. Pinson une des conditions des formes de distribution et d'exercice du pouvoir politique qui prévalent aujourd'hui dans les villes européennes, qualifiée par l'auteur de gouvernance urbaine pluraliste. «*Pluraliste car l'analyse des projets à mis au jour des situations dans lesquelles le nombre d'acteurs, de groupes et d'organisations impliqués dans la fabrique des politiques urbaines s'est multiplié et parce que les ressources d'influence politique se sont dispersées*» (Pinson, 2009).

Toutefois, persiste une dissonance entre ces nouveaux dispositifs capables d'amorcer un nouveau dialogue entre villes et ports et les projets construits qui, à l'instar des cas étudiés, semblent reproduire les coupures fonctionnalistes de l'ère industrielle. Ainsi, dans le cadre de processus de métropolisation, la volonté affichée des villes d'enclencher un retour au centre, mobilisant différentes phases - la revitalisation des quartiers centraux, le développement multipolaire de sites décentralisés, le projet d'extension du centre urbain - participe à fabriquer un contexte d'incertitudes sur les zones portuaires péricentrales. Dans certains cas, le développement de ce système ville aboutit à phagocyter des projets portuaires en conduisant à leur délocalisation, leur mise en veille, voire même leur abandon. Mais, dans une certaine mesure, il participe aussi à inciter les acteurs portuaires à les reformuler ou à les renforcer, en alliant des forces vives supplémentaires. C'est dans ce contexte que le Port de Bruxelles s'est associé à la Société de Développement pour la Région Bruxelles-Capitale, suite à l'échec du centre logistique BILC, pour créer «une zone économique portuaire durable». A Lille, l'ambitieux projet du Centre Multimodal de Distribution Urbaine fait l'objet d'un large réseau de collaboration intégrant un Groupement d'Intérêt Economique entre Ports de Lille-CCI Grand Lille, Generix Group, le Marché d'Intérêt National de Lomme, TLF (Entreprises de Transport et de Logistique de France) et Véolia Propreté mais également une convention de partenariat avec les partenaires institutionnels.

Cette dissonance pourrait être due aux conditions internes du projet, mais pourrait être également causée par des conditions externes, tel que l'environnement économique. Dans ce cadre les interfaces ville-port sont aussi des objets de marché, affectées d'une valeur, évoluant au contact de deux formes d'économie, productive et résidentielle. La césure existante entre ces deux formes pourrait accompagner la construction de représentations divergentes, et de rivalités portant sur le devenir de ces interfaces pour finalement contribuer à entretenir les dichotomies entre ville et port que le dispositif de projet tente, non sans difficulté, de dépasser.

1.4. Des représentations urbaines et industrialo-portuaires antinomiques, figures de la fracture entre économie productive et résidentielle (angle des représentations)

Ces trois premiers angles d'analyse, spatial, temporel et organisationnel, permettent de confirmer les hypothèses de recherche. Cependant, au fil des entretiens, un dernier angle d'analyse, portant sur les représentations du territoire, est apparu nécessaire pour contribuer à éclaircir les sources des tensions qui opposent, pour certains cas, ville et port.

«*Le projet est intention et non seulement action (...) L'espace étant un construit social, l'espace mental et l'espace matériel sont intriqués. L'action sur l'espace est motivée (aussi) par les valeurs symboliques qu'on attribue à l'espace, et les enjeux sur l'espace sont (aussi) des enjeux de représentations*» (Rosemberg-Lasorne, 1997). Aussi la première étape est elle de comprendre le sens des représentations qui accompagne cette action. Les représentations spatiales fournissent «*le prisme à travers lequel les acteurs ou l'opinion publique perçoivent les enjeux d'aménagement, c'est grâce à elles que ces acteurs se «représentent» la réalité du territoire, les menaces qui pèsent sur lui ou l'avenir qui devrait être le sien*» (Subra, 2007). En particulier, dans le cas d'espaces convoités, telles les interfaces ville-port qui nous occupent, «*l'étude des représentations spatiales permet de mieux saisir les fondements des enjeux spatiaux et des tensions sociales, en s'attachant aux stratégies des acteurs (individuels et sociaux)*» (Bailly, 1995).

1.4.1. L'étude des représentations: l'analyse thématique comme méthode d'analyse de contenu des entretiens

Pour ce faire, nous avons procédé à l'étude des représentations véhiculées par la méthode des entretiens. En effet, «*dans l'étude d'une représentation sociale par la méthode des entretiens, l'analyse de contenu des entretiens peut nous aider à faire l'analyse du contenu de la représentation sociale*» (Negura, 2006). Nous avons mené 30 entretiens semi-dirigés auprès d'acteurs lillois et bruxellois impliqués à divers degrés dans la gestion et la décision de l'aménagement des interfaces ville-port tantôt liés à la sphère urbaine (coordinateurs et concepteurs au niveau communal et intercommunal, au sein des communes, agences d'urbanisme, bureaux d'études, etc), tantôt liés à la sphère portuaire et industrielle (au sein des ports, communauté portuaire, chambre de commerce et d'industrie, opérateurs fluviaux, etc). L'objectif était d'établir, en centrant l'entretien sur leurs projets respectifs, la façon dont les représentations des enjeux, stratégies et modes d'actions des uns pouvaient correspondre à des facteurs de blocage pour les autres. Par extension, nous voulions mieux comprendre, par groupe d'acteurs, les représentations qu'ils donnent sur les stratégies portées par d'autres groupes concernés par l'aménagement d'un même espace. Celles-ci pourraient être en effet à l'origine de freins préalables à une coopération sereine. Dans l'affirmative, l'écart entre les types d'économies sur lesquelles sont fondées ces stratégies pourrait être vu comme l'obstacle principal qui empêche le projet de fonctionner comme véritable outil de co-production du territoire sur ces interfaces ville-port.

Nous avons utilisé l'analyse thématique, explicitée par L. Negura, comme méthode d'analyse de contenu. L'objectif est de «*repérer les unités sémantiques qui constituent l'univers discursif de l'énoncé. Dans ces conditions, il s'agit de reproduire une reformulation du contenu de l'énoncé sous une forme condensée et formelle*» (Negura, 2006). Dans un premier temps, nous avons donc repéré les segments de discours en lien avec les objets des représentations étudiées: les enjeux et stratégies et les facteurs de blocage de développement de ces stratégies. Dans un deuxième temps, ces segments ont été rassemblés dans des catégories thématiques formalisables par des affirmations synthétiques. Enfin, dans un troisième temps, il a semblé nécessaire de préciser et reformuler les groupes d'acteurs, en raison des nuances dans l'énoncé des représentations (tableaux 3.4, 3.5, 3.6 et 3.7).

1.4.2. Réplique de la segmentation matérielle et organisationnelle dans les discours des acteurs «institutionnels»

L'analyse des représentations montre que la segmentation matérielle et la gestion compartimentée entre espaces urbains et espaces industrialo-portuaires (facette physique du territoire) tend à se reproduire dans les discours et représentations des acteurs qui organisent aujourd'hui ces espaces (facette symbolique du territoire). La définition des enjeux et stratégies des uns peut devenir facteurs de blocage de développement pour les autres. Ainsi, en rassemblant les segments de discours par catégories thématiques, il ressort que nombre de représenta-

tions des enjeux urbains portent sur le potentiel d'*élargissement de la centralité urbaine par la mutation de sites industriels*. Ceux-ci se traduisent par l'expression de stratégies portant sur le travail des *concepts d'ouverture, de continuité, de nature en ville*. La représentation des facteurs de blocage de développement de ces stratégies s'articule autour des d'obstacles liés au *cloisonnement spatial,* au *cloisonnement des modes d'action et* aux *difficultés de collaboration avec l'acteur portuaire «extra-urbain»*. A l'inverse, l'action cloisonnée des acteurs portuaires perçue par la sphère urbaine peut être directement comprise comme une attitude défensive par rapport à leurs propres représentations des facteurs de blocage de leur développement. Celles-ci se sont exprimées majoritairement par l'*acceptabilité sociale de la fonction portuaire, la convoitise des espaces portuaires à des fins urbaines et la perte de foncier industriel et portuaire par leur basculement en zone mixte*. Ceux-ci sont considérés comme des freins à la mise en place de leurs stratégies portant principalement sur le *développement de la fonction de transport de marchandises*. A cette fin, l'*optimisation des concessions portuaires* et *la massification des flux par la multimodalité et la gestion multi-sites d'un réseau de plates-formes spécialisées* sont perçus comme des enjeux primordiaux.

De ces deux sphères, urbaines et industrialo-portuaires, se sont détachés deux autres groupes d'acteurs en raison des nuances dans les tonalités de représentations qu'ils portent sur cette problématique. D'une part, les entreprises portuaires trouvent en partie leurs difficultés de développement dans les stratégies portées par l'autorité portuaire, tantôt perçues avec un *manque d'une vision claire*, tantôt *davantage tournées vers les filières classiques du transport de marchandises*, tantôt *offrant peu d'accompagnement aux dynamiques économiques existantes*. D'autre part, les acteurs supra-communaux, qu'ils soient compétents sur les plans stratégiques, administratifs ou politiques dans les organes tantôt orientés vers l'aménagement urbain, tantôt orientés vers l'aménagement industriel et portuaire, ont en commun de porter en premier plan de leurs discours *la question du rôle du port en milieu urbain*.

Tableau 3.4: Représentations et dires d'acteurs : l'acteur urbain «local»

Enjeux urbains locaux	Représentations des facteurs de blocage de développement des stratégies urbaines
Elargir la centralité urbaine par la mutation de sites industriels « Il y avait des sites qui semblaient potentiellement intéressant de réinvestir, que ce soit des terrains le long du canal, qu'ils soient publics ou non, des entités paysagères qui semblaient intéressantes de remettre en valeur». « C'est l'ancien bourgmestre et l'actuel échevin qui ont été très enthousiastes et sont toujours très enthousiastes de voir cette zone bouger ». «La commune voit clairement le développement d'une zone relativement dense et relativement mixte même si l'entreprise est encore là, mais plus avec des activités extrêmement lourdes ». « Ce qui pose plus de souci, c'est qu'on est plus vraiment en périphérie. Maintenant, ça devient et ça devrait devenir un centre, avec le port, mais il faut que tout le monde trouve un peu sa place. Ca prend du temps, il faut se remettre en question. Il y a des scénarios qui sont plus compatibles avec cette vision un peu plus ambitieuse».	**Cloisonnement spatial** «Tout peut être résumé par le mot cohabitation. C'est de savoir comment on partage l'espace et dans le temps. Parce qu'aujourd'hui, les zones portuaires ne sont pas accessibles et c'est bien normal. Il y a un intérêt à ce qu'on puisse partager certaines parties, notamment les quais. Peut-être doit on trouver de nouveaux équilibres. Et, par ailleurs, au niveau temporel, il y a des infrastructures lourdes, mais il y a des infrastructures qui peuvent être un peu plus légères et peut-être les bouger, les figer. Il y a toute une série d'exemples qui existent. Et de faire que cette activité là est tout à fait possible. Mais que ce ne soit pas des espèces d'enclos imperméables».

Tableau 3.4 (suite): Représentations et dires d'acteurs : l'acteur urbain «local»

Enjeux urbains locaux	Représentations des facteurs de blocage de développement des stratégies urbaines
En travaillant les concepts d'ouverture, de continuité, de « nature » en ville «Une des choses qu'on défend, c'est l'idée de bassin versant. Il faut revenir à la logique hydrographique et cette logique hydrographique est porteuse de plein de choses, notamment sur les questions de paysage ou de renouer avec l'eau, même poétiquement, reprendre conscience de la forme de la ville ». « La ville veut offrir ses berges à la promenade, qui reste non accessible le week-end et la semaine». « Il y a une volonté de travailler sur des entités paysagères ou des cheminements piétons, des choses comme ça qui vont permettre de donner une identité à toute la zone ». «Il y a des éléments de réflexion sur la mise en valeur des traces de la Senne, des idées de promenades ». « L'intérêt est la vue de qualité vers la rive verte». «Un autre point est la volonté d'une continuité (des percées transversales) entre la rive droite d'industries urbaines et la rive gauche plus résidentielle».	**Cloisonnement spatial (suite)** « Aujourd'hui, ça ne bouge pas. Si on commence par là, c'est super, on va donner un élan et on peut garder de l'entreprise. C'est juste le statut aujourd'hui de la zone portuaire qui est un peu hyper sensible. Dès qu'on touche à la couleur bleue, on a l'impression qu'on va faire une promenade et qu'on va faire du logement. Ce n'est pas ça. Mais si on garde la couleur bleue, sans se poser la question de ce qu'on va mettre juste à côté, dans ce cas, on reste extrêmement cloisonnés. Pour nous, il y avait une certaine logique que la rive gauche s'ouvre sur le Canal. Inévitablement, on se pose la question de ce qu'on va faire sur la zone portuaire seveso* qui est juste de l'autre côté. On sait bien que le port n'en voit absolument aucun avantage, ni de commencer à discuter. Ce qui est logique. Mais c'est parce qu'on est dans des compartiments pour l'instant. C'est obligatoire d'avoir une réflexion sur le port en ville globale ».

Tableau 3.4 (suite): Représentations et dires d'acteurs : l'acteur urbain «local»

Enjeux urbains locaux	Représentations des facteurs de blocage de développement des stratégies urbaines
En travaillant les concepts d'ouverture, de continuité, de « nature » en ville (suite) «On doit aller vers le logement, mais pas à n'importe quel prix. Je veux dire que ça doit être bien réfléchi et ça ne doit pas devenir un quartier. Ca doit rester le port, de manière à ce que ce ne soit pas complètement ouvert, mais verdurisé, que ce soit bien aménagé. Ca ne doit pas être réfléchi uniquement par des architectes mais aussi par des paysagistes».	**Cloisonnement des modes d'actions** «Quand on expose les orientations, qui poursuivent l'objectif de prendre l'eau dans sa globalité et dans toutes ses dimensions, il n'y a pas de désaccords là-dessus. Après il y a une façon de travailler aujourd'hui qui reste très cloisonnée. Aujourd'hui, on bouscule peut-être un peu les habitudes en disant« tu as un voisin qui est juste-là, vous pouvez discuter entre vous. Nous, on a commencé à inciter ces choses là, à mettre autour de la table les services de l'assainissement pour coordonner certaines actions». « On ne peut pas faire ça séparément, sinon on parle toujours l'un à côté de l'autre. Chacun a ses envies et chacun a ses décideurs. Il suffit que l'un décide le contraire, pour que l'un fasse une chose et l'autre autre chose. Donc, cela ne va pas. C'est un peu comme dans une commune. Moi, je vis ça au quotidien. On fait des PPAS et on ne consulte pas la cellule Mobilité, les plantations...Il faut arrêter. Il faut une transversalité ». **Collaboration tendue avec l'acteur portuaire « extra-urbain »** «Ils considèrent qu'ils ne sont pas en ville, vraiment profondément. Ils ne voient pas la force de ce qui a là et de ce qui leur arrive par derrière (...) C'est des gens qui n'ont pas l'habitude de la contrainte, de l'optimisation du foncier. Ils ont l'habitude de s'étaler sur un champ de pommes de terre».

Tableau 3.5: Représentations et dires d'acteurs : l'acteur portuaire

Enjeux portuaires	Représentations des facteurs de blocage de développement des stratégies portuaires
Assurer la fonction de transport de marchandises : « Il faut qu'on puisse concilier les préoccupations urbanistiques mais qu'on puisse aussi remplir notre première mission d'effectuer le transport, de protéger le stockage, les opérations de maintenance, etc». **- en massifiant les flux...** « L'enjeu est de dépasser l'effet de seuil et de trouver un point de massification suffisant (...) ». **...par la multimodalité ;** « Pour proposer une offre commerciale intéressante, avec en face des offres concurrentes très attractives côté routier, et des offres ferroviaires qui peuvent être plus attractives que le fluvial, ce dernier n'est pas pertinent tout seul».	**L'acceptabilité sociale de la fonction portuaire** « Il faut sans cesse aller contre l'ennemi pour bien faire comprendre que sur un port, vous avez vocation à recevoir tous types de produits et des produits qui ne sont pas forcément polluants». « La planification d'activités économiques portuaires et industrielles ou de logistique lourde rencontrent des réticences de la part des élus et des habitants. Les élus défendent les activités économiques comme le tertiaire et l'industrie créative, à la mode, bobo ». «On a beaucoup de mal à ce que les documents d'urbanisme véhiculent de vraies stratégies économiques, tournées vers les entreprises».

Tableau 3.5: Représentations et dires d'acteurs : l'acteur portuaire (suite)

Enjeux portuaires	Représentations des facteurs de blocage de développement des stratégies portuaires
la gestion multi-sites...; « A priori, les ports vont plutôt jouer la carte de la taille pour tenir parce qu'ils jouent avec des voisins qui sont plutôt bien organisés. Ce qui a permis aux ports de tenir aujourd'hui, c'est d'avoir agrandi leurs surfaces, par la gestion multi-sites (...) Quand on gère qu'une seule plate-forme, c'est beaucoup plus compliqué d'investir, beaucoup plus difficile d'équilibrer ses investissements. Au niveau des volumes, c'est différent aussi. On n'a pas la même position sur le marché. Au niveau régional, il y a des coopérations, avec une concentration des flux, spécialisation des plates-formes, on arrive à des chiffres qui sont beaucoup plus intéressants. Ca sert à payer des investissements. Le retour se fait beaucoup mieux si on a une concentration des flux sur les différents sites». **...d'un réseau de plates-formes spécialisées ;** «La spécialisation des plates-formes, c'est très important (...) Une spécialisation doit se faire de telle manière à ce que chaque port soit outillé pour traiter tel flux et que l'on puisse concentrer ce flux sur ce port et que l'on ait une chaine d'approvisionnement et d'expédition qui fonctionne bien».	**La convoitise des espaces portuaires à des fins urbaines** «Les urbanistes préfèrent avoir une page blanche, de pouvoir construire et de mettre une cohérence entre les différents aspects. Lorsqu'on les fait imaginer, travailler sur les différents aspects, ils ont tendance à ne pas tenir compte de ce qui existe et ils ont leur propre vision de ce que ça va être». «Le problème, c'est essentiellement une emprise foncière sur un site très convoité avec une volonté de la ville de vouloir gagner en habitants ». « L'implantation d'X est stratégique, en s'installant là, ils prennent tout. Son empreinte spatiale, est aussi importante que sa hauteur, par son ombre portée. On produit alors un tout autre imaginaire. Bling-Bling. L'équivalent est la marina (pas les bateaux qui chargent et déchargent). Ce type d'opérations peut faire tâche d'huile et bénéficie peu aux activités moins nobles».

Tableau 3.5: Représentations et dires d'acteurs : l'acteur portuaire (suite)

Enjeux portuaires	Représentations des facteurs de blocage de développement des stratégies portuaires
- en optimisant des concessions portuaires «Le but, c'est de densifier l'utilisation de nos contingents bord à voie d'eau. Une autre façon de travailler pour qu'on puisse traiter plus de tonnes au mètre linéaire.... ».	**La perte de foncier industriel et portuaire par leur basculement en zone mixte** «Les conditions de marché dans ce type de problématique sont déterminantes. Dans une logique de promotion, la fonction logement est aujourd'hui rentable. On abandonne la logique de mixité, initialement envisagée (maintien d'activités logistiques et continuités piétonnes, etc) au profit de cette logique. On peut garder des activités économiques mais on assouplit de plus en plus les règles pour autoriser des logements dans ces zones d'activités économiques. Techniquement, on peut également faire l'inverse mais pas dans les faits. On peut installer des bureaux, des PME, etc dans des zones résidentielles mais il est impossible de mettre des activités artisanales à proximité de logements. Aujourd'hui, l'approche zonage prévaut : un quartier purement urbain au nord du site, et au sud, un maintien des activités portuaires. Et pour la Ville, si on peut mettre des logements dans cette partie, c'est encore mieux...Si on transforme les quartiers portuaires en quartiers urbains, les pénétrantes transformées en voiries secondaires, la « bande » qui sert à faire l'interface avec le port est également perdue. Aujourd'hui, les enjeux autour du port sont à néant car il existe très peu de trafics. Mais il faudrait élargir les trafics aux seuls concessionnaires du site portuaire : au Marché d'Intérêt National, à la gare de triage, etc (...)

Tableau 3.5: Représentations et dires d'acteurs : l'acteur portuaire (suite)

Enjeux portuaires	Représentations des facteurs de blocage de développement des stratégies portuaires
	(...) On n'a jamais été aussi loin dans l'histoire de l'urbanisation dans la ségrégation entre fonctions urbaines, industrielles et portuaires. Si les sites portuaires sont éloignés, il pourrait y avoir 20 kms entre le chantier et l'apport des matériaux de construction. Alors qu'on pourrait penser en réseau : des espaces portuaires nécessaires en ville, fonctionnant avec un site de traitement en dehors de l'agglomération et, ensuite, relayé vers un site de traitement industriel. Mais les outils et la manière de faire ne sont pas adaptés. On le voit bien dans le cadre du Scot. La logique est toujours à l'extension urbaine. On fait des zones économiques comme dans les années 70' mais on ne regarde pas ce qui se passe en ville».
	« Dans une période où on va reconquérir la ville, le foncier va être très cher en ville, parce qu'il y a des phénomènes de lutte contre la périurbanisation qui se mettent en place, et, dans les métropoles attractives, elles vont forcément attirer vers le centre, vers les fonciers qui sont les plus chers. Et si on laisse aller la spéculation et qu'on n'est pas avec un système de baux emphytéotiques comme au Royaume-Uni ou au Pays-Bas, c'est foutu. On est perdant. On va arriver à un modèle hyperspécialisé avec des pôles centre-périphérie, des oppositions très fortes, avec des flux de mobilité très intenses or on veut justement lutter contre tout ça à travers une approche de ville durable ».

Tableau 3.6: Représentations et dires d'acteurs : les acteurs supra communaux compétents sur les interfaces ville-port

Enjeux urbano-portuaires

Le rôle du port en milieu urbain ?

- « Quelle est la contribution du port au fonctionnement économique de la ville ? C'est bien beau de dire : les ports, c'est bien mieux en dehors des villes et faisons du logement et des zones de détente le long de la voie d'eau. Mais ne perdons pas la dimension de ce que doit être un port. A quoi sert un port pour une ville ? C'est une porte d'entrée douce. Si on exclut le port de Lille en totalité de l'hypercentre, ça veut dire qu'il part en périphérie, ça veut dire que des camions arrivent vers l'hypercentre, par définition. Or, aujourd'hui, on a un port qui est en plein cœur de ville. Alors, qu'il y ait un remodelage urbain, dans lequel il y aurait une espèce de porte d'entrée fluviale, qui permette du transfert de marchandises directement en centre-ville, ça nous paraît plus pertinent que de le faire pour toutes marchandises en dehors du centre-ville et d'avoir après un flot de camions qui passent sur le périphérique».

- «Le Gouvernement ne sait pas aujourd'hui, ou n'est pas homogène dans la tête, pour savoir ce qu'il faut faire avec le Port. S'il faut y mettre beaucoup plus de logements, s'il faut en faire une partie de la ville, s'il faut aller purement vers l'exploitation du port et amener des marchandises. Pourquoi ? Parce que tout le monde se rend bien compte qu'on a beau promouvoir la voie d'eau, il y a des problèmes avec les ponts qui ne sont pas résolus et qui vont certainement durer encore longtemps. Et, surtout, le gros problème, est que le transport par route est toujours moins cher, puisque tant qu'on permet à des chauffeurs étrangers de rouler à un tiers du prix, ce n'est pas vraiment la meilleure manière pour faire la promotion de la main. Et donc, il ya des outils que nous ne tenons pas en main».

- «Dans le SCOT, nous en sommes à l'élaboration du PADD. Sur cette question, nous en sommes à: veut-on renforcer la logistique? »

- «Tant qu'on est sur des projets commerciaux, c'est très bien. Mais ce sont des prédateurs, ce sont des gens qui viennent d'ailleurs et qui viennent ici pour faire du business et qui ne viennent pas ici pour réfléchir «tiens, comment la ville doit se développer». Ce sont des gens qui viennent, qui s'implantent, et la seule chose qui les intéresse, c'est de faire leur business. Moi, je n'ai pas le sentiment d'avoir vu, ni pour X, ni pour Y, un volet social».

Tableau 3.7: Représentations et dires d'acteurs : l'acteur entreprise portuaire

Enjeux des entreprises portuaires	Représentations des facteurs de blocage de développement des entreprises portuaires
Le développement logistique **Le développement touristique (croisières fluviales, etc)**	**Manque d'une vision claire du développement portuaire** «Il n'existe pas de cluster sur Bruxelles. A l'aéroport bien. Il y a tout ce qu'il faut pour créer une plate-forme logistique mais on ne la crée pas. Qu'est-ce que le gouvernement met en place pour qu'en 2020, il y ait une plate-forme logistique? Il y a bien la contrainte temporelle des terrains (concessions sur 33 ans) mais encore faut-il avoir une vision...» **Des stratégies portuaires davantage tournées vers les filières classiques de transport de marchandises** «Il y a peu de volonté de la direction du Port pour le développement du tourisme...Le Port est le lobby des camionneurs dont l'objectif est de maximiser leurs statistiques et de valoriser leurs concessions».

Tableau 3.7 (suite): Représentations et dires d'acteurs : l'acteur entreprise portuaire

Enjeux des entreprises portuaires	Représentations des facteurs de blocage de développement des entreprises portuaires
	Peu d'accompagnement des dynamiques économiques existantes « Il n'y a pas d'accompagnement des dynamiques économiques existantes. Par exemple, le projet de roll-on roll-off pour le trafic de voitures qui serait délocalisé d'Anderlecht à Schaerbeek-Formation : y a-t-il eu une discussion pour voir si les entreprises d'export de voitures était prêtes à utiliser la voie d'eau? Les para-stataux et les opérateurs économiques territoriaux, ces acteurs «méso-économiques» pourraient faire le lien entre le développement économique local et la région. En analysant les coalitions possibles, ils seraient la seule voie possible de conduire un nouveau développement économique, programmé car ils permettraient de travailler dans la continuité et dans l'action. Les para-stataux restent des gestionnaires des infrastructures, mais pourraient devenir des gestionnaires des dynamiques économiques locales ».

1.4.3. Conclusions: la déconnexion ville-port, matérialisation de la césure entre économie productive et résidentielle?

Plus fondamentalement, ces stratégies perçues comme contradictoires et émanant de cultures d'actions différentes ne sont-elles finalement pas la traduction spatiale d'une fracture entre économie résidentielle et productive?

Ainsi, un des objectifs poursuivi par le projet urbain est la revalorisation d'un territoire. Celle-ci s'appuie sur «*divers outils de communication qui représentent l'espace en projet en « mettant en scène » les valeurs urbanistiques (centralité, mobilité, accessibilité, etc.), le mode de vie, les pratiques (qualité du cadre de vie, ambiance, équipements, sécurité), la qualité esthétique et paysagère des espaces publics et du bâti. Ces éléments, que l'on identifie comme de nouvelles valeurs, participent à la redéfinition de l'identité de l'espace aménagé dans le sens où elles définissent un nouvel « habiter*» (Bailleul, 2008). Ces nouvelles valeurs soutiennent la présence et la consommation comme nouveaux facteurs de développement économique territorial. Comme souligné par L. Davezies, «*l'économie productive en compétition, celle dans laquelle la logique des firmes est de se localiser pour produire, pèse peu localement par rapport à l'autre économie, celle de la consommation (liée au revenu local plus encore qu'à la valeur ajoutée) qui détermine le niveau des activités des entreprises qui se localisent pour vendre*». Et cette tendance pourrait être accentuée puisque «*les élus locaux voient bien que les facteurs de peuplement, de création d'emplois, de limitation de la pauvreté, de développement du revenu et de la consommation sont de plus en plus indifférents aux performances du système productif de leur territoire*» (Davezies, 2008).

A travers les formes d'actions: écart des fonctions industrialo-portuaires sur l'autel du consensus

Ces deux formes d'économie appellent à différents modes d'actions. Ainsi, les activités portuaires, liées étroitement à l'économie productive, privilégient des modes d'actions proches de la gestion de grands projets, «*tributaire de trois paramètres interdépendants qui doivent continuellement être pris en compte: les spécifications techniques, les délais, les coûts*» (Boutinet, 1990).

Or, les objectifs de revalorisation territoriale visant l'amélioration de l'attractivité urbaine, appelant à stimuler l'économie résidentielle, exigent un processus de réalisations ponctuelles diverses mais complexes, de tolérance de l'incertitude, de coopérations plus sophistiquées et sur des temporalités plus courtes en raison de la plus grande dispersion des ressources. Comme souligné par J.-P. Boutinet, l'émergence de projet comme concept opératoire marque un tournant par rapport à la gestion de grands projets. «*En marquant l'apparition d'un nouveau système d'organisation; ce système entend être à bien des égards l'antidote des fonctionnements bureaucratiques et de toutes ces règles qu'ils ont secrétées; de telles règles visaient à introduire plus de stabilité, plus d'objectivité, plus de rationalité pour les acteurs qui s'y référaient; ces règles, sans doute indispensables en leur temps, sont devenues trop pesantes, trop déterministes, trop chargées d'inertie pour prétendre aujourd'hui gérer les mutations ininterrompues qui caractérisent notre complexe scientifico-technique*» (Boutinet, 1990).

Mais surtout, «*le projet partagé (...) projet mou en opposition à la dureté que repré-*

sente la gestion par projet (...) exprime à sa façon une donnée de l'ère post-industrielle; l'organisation n'y est plus vécue dans sa dominante conflictuelle; c'est au contraire l'inclination consensuelle qui prend le devant à travers la recherche d'adhésion à des valeurs communes à promouvoir. La négociation qui jusqu'ici se présentait sous une forme conflictuelle débouche avec le projet partagé sur un mode qui se voudrait soucieux de consensus» (Boutinet, 1990). Plus radicalement, à propos du processus de production de la ville contemporaine, globalisée, compétitive, cosmopolitaine et créative, Swyngedouw énonce même la construction d'un consensus post-démocratique et post-politique qui réduit au silence ou marginalise les désaccords et exclut les politiques urbaines légitimes. Ces dernières sont celles qui encouragent les différences d'opinions, créent les désaccords et nourrissent les débats et/ou expérimentations autour des différents scénarios urbains possibles, un processus forgé de toutes sortes de tensions et de contradictions mais qui ouvrent aussi toutes sortes de possibilités d'espaces (Swyngedouw, 2007). Ainsi, la présence et les projets portuaires, dans certains cas incompatibles avec le consensus partagé par un large spectre d'acteurs d'une volonté de «reconquête» urbaine des fronts d'eau s'en voit donc parfois exclus.

A travers la loi du marché: reconversion des activités industrialo-portuaires sur l'autel de la valorisation foncière

Cette exclusion, témoignage de ce tournant économique entre économie productive et résidentielle, est renforcée par la prégnance des valeurs foncières qui favorisent les fonctions urbaines (résidentielles, commerciales et administratives). Certains auteurs ont en effet montré que «la production de rentes foncières est centrale pour ces stratégies de redéveloppement urbain. Gagner du «rent gap» ou différentiel de rente et en tirer profit par la revalorisation du développement foncier est un clair leitmotiv pour la plupart de ces projets. Des politiques territoriales visant la production de l'augmentation du revenu foncier, en modifiant l'assiette d'imposition, et en produisant des activités économiques rentables, sont parmi les rares options disponibles, particulièrement dans un contexte à travers lequel la structure des revenus fiscaux change rapidement et dans lequel les gouvernements urbains se trouvent eux-même sous pression fiscale. Dans ces conditions, la réévaluation du foncier urbain reste un des rares moyens disponibles pour les gouvernements locaux d'augmenter les revenus fiscaux. Bien sûr, le gain de «rent gap» ou la production d'espaces concédés à haute valeur foncière requiert une production d'environnement bâti qui permet la création et/ ou la réalisation d'une surplus-value importante (Swyngedouw, 2007). Cette dépendance de l'urbanisme au marché est également mis en évidence par G. Pinson: «*l'attention portée par les projets urbains aux ressources offertes par la ville héritée intervient dans un contexte où les marchés fonciers et immobiliers tendent déjà à privilégier ces espaces et à les réserver aux classes sociales solvables (...) Les maitres d'oeuvres publics des projets se montrent ainsi particulièrement attentifs aux externalités* positives que les firmes attendent des territoires urbains, mais de manière encore plus nette, ils sont également sensibles aux temporalités des investisseurs et promoteurs privés (...) Ainsi dans les démarches de projets urbains, le contenu et le rythme de mise en oeuvre du plan public sont-ils largement déterminés par les contraintes et logiques du marché foncier et immobilier*» (Pinson, 2009).

Ainsi, cette dimension économique dans lequel le projet urbain prend place et prend

part amène à davantage fracturer les sphères urbaine et industrialo-portuaire; et cela pour deux raisons:

- D'une part, pour les autorités portuaires ou propriétaires industriels, l'éventualité d'un changement d'affectation peut amener à la tentation de vendre, voire de réaliser eux-mêmes l'opération immobilière afin de créer une plus-value basée sur le différentiel de rente foncière. Toutefois, ce cas dépend étroitement de la façon dont a été construite la propriété du foncier portuaire. Cet appât n'est pas le seul fait des acteurs portuaires, ils concernent également les propriétaires fonciers ruraux ou encore les opérateurs ferroviaires. Le projet urbain autour d'un pôle d'échanges multimodal au Mans témoigne de cet aspect:

«Dans ce contexte, l'évaluation foncière des terrains était complexe, car les services fiscaux manquaient de références pour estimer la valeur des terrains. Ce point était d'autant plus sensible que le projet a nécessité une quarantaine de mutations foncières entre la Communauté Urbaine, la SNCF et RFF. Par ailleurs, les opérateurs ferroviaires ont, entre autres, pour mission de valoriser au mieux leur patrimoine foncier. Ils voient donc dans ce type d'opération l'occasion de s'assurer une plus-value sur des terrains destinés aux opérations immobilières, alors que les collectivités considèrent le plus souvent que ces mêmes terrains sont de faible valeur» (Hurault, 2011).

- D'autre part, une autre réalité qui favorise la déconnexion ville-port est le changement de statut des zones industrielles ou portuaires vers un statut mixte. Ces mutations d'affectations, telles qu'utilisées actuellement, participent à une éviction progressive de ces fonctions. En effet, *«face à une augmentation des valeurs locatives liées à la requalification, le coût d'exploitation augmente et le rendement de l'entreprise chute»* (Lonchambon, Petitet, & Schmit, 2010). Ainsi, selon l'observatoire bruxellois 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. Ce phénomène n'est pas singulier à la capitale belge. *«Les territoires métropolitains (français) ont tous connu, ces dix dernières années, une transformation accélérée de l'usage des sols et une relocalisation des activités en périphérie. Cette transformation s'est intensifiée par le fait combiné de la spéculation foncière et des politiques de renouvellement urbain. La ville s'est progressivement séparée de ses fonctions productives, remplacées par de nouvelles activités tertiaires (nouveaux commerces, logistique de distribution, services à haute valeur ajoutée). Le déséquilibre qui en résulte impacte significativement le périmètre d'intervention foncière, qui s'étend au-delà des limites administratives des collectivités et agglomérations en place. Ce mouvement généralisé déplace les activités sur le territoire et participe à l'élargissement des agglomérations, qui sont devenues; en à peine 20 ans, d'importants bassins de vie multipolaires. Aujourd'hui, la révision générale des politiques publiques, de la fiscalité des entreprises et la refonte de la carte territoriale, remettent en questions les modes d'interventions des collectivités locales et de leurs partenaires. L'évolution de la stratégie des acteurs vers un effort d'aménagement coordonné, devient un préalable indispensable à la concrétisation des projets de développement économique durable des entreprises»* (Bartholeyns, 2010). Tant à Bruxelles qu'à Lille, les acteurs en charge de l'aménagement des parcs d'activités économiques soulignent cette dynamique:

«Aujourd'hui, on est dans un mouvement de délocalisation industrielle, vers la périphérie, on ne le conteste pas. Mais notre position est de dire qu'il y a un seuil minimum, en dessous duquel il ne faut pas descendre. Si on laisse faire le marché, les fonctions économiques rentables (celles qui peuvent monter) vont l'emporter. Nous ne contestons pas non plus la croissance démographique. Mais pour ne pas phagocyter les quelques activités économiques restantes, il faudrait commencer par densifier les affectations résidentielles. En zone mixte, les affectations résidentielles et productives sont permises mais en pratique, la fonction logement l'emporte puisque, pour un même terrain un promoteur spécialisé dans la fonction logement peut offrir 600 euros/m^2 quand celui spécialisé dans les fonctions productives ne peut offrir que 200 euros/m^2. Or certaines fonctions productives sont nécessaires pour la ville, comme les boulangeries, etc (...) Le cadre planologique doit évoluer, certes, mais ce que je veux dire, c'est que certains intermédiaires prennent des plus-values sur cette évolution. Le Port est également minorisé par rapport à la machine du logement. C'est aussi, de manière plus générale, un choix d'économie. Si l'Allemagne s'en sort bien, c'est qu'elle a fait le choix d'une économie plus large et diversifiée, et non en se concentrant uniquement sur des services. Qu'est-ce qu'on veut comme économie ? Garder des activités en centre urbain, c'est aussi stimuler l'emploi local»[40].

«Les conditions de marché dans ce type de problématique sont déterminantes. Dans une logique de promotion, la fonction logement est aujourd'hui rentable. On abandonne la logique de mixité, initialement envisagée (maintien d'activités logistiques et continuités piétonnes, etc) au profit de cette logique. On peut garder des activités économiques mais on assouplit de plus en plus les règles pour autoriser des logements dans ces zones d'activités économiques. Techniquement, on peut également faire l'inverse mais pas dans les faits. On peut installer des bureaux, des PME, etc dans des zones résidentielles mais il est impossible de mettre des activités artisanales à proximité de logements»[41].

Cette tendance à la déconnexion, favorisée par le contexte économique dans lequel s'intègre le projet urbain, met en débat dans nombre de villes européennes la place des activités économiques et portuaires en milieu urbain:

«Nombre de fonctions économiques devront trouver leur place en coeur de ville: des plates-formes de distribution urbaine des marchandises; des infrastructures collectives de production d'énergie et de recyclage des flux; des réseaux de télécommunication qui permettront l'émergence d'une «ville intelligente»; de nouveaux parkings dédiés à l'autopartage et au rechargement des véhicules électriques; de nouvelles stations d'approvisionnement en énergie alternative au pétrole (hydrogène et échange de batteries électriques), de nouveaux espaces de services de proximité, etc. Or, des phénomènes d'éviction sont partout observables: si les activités commerciales de petites et moyennes surfaces sont les bienvenues

40 Entretien réalisé à la Société de Développement pour la Région de Bruxelles-Capitale, le 20 février 2013

41 Entretien réalisé au Service des études en aménagement du territoire, à la CCI Grand Lille, op.cit.

dans les coeurs de ville et les nouveaux écoquartiers, les industries encore implantées en zones denses sont «invitées» à en sortir (ce qui peut correspondre d'ailleurs à une nécessité pour l'entreprise en termes de rapport coût/avantage de l'implantation), tandis que les fonctions logistiques mènent un âpre combat pour rester au plus près de ces agglomérations qu'elles irriguent en flux tirés. Les débats pendant l'élaboration du Schéma directeur de la région Ile de France (SDRIF) sur la logistique sont ainsi révélateurs: alors que le marché international de Rungis alimente les professionnels de toute la région, les ambitions de la Ville étaient clairement de faire évoluer son territoire vers l'accueil de nouvelles populations et d'activités plus tertiaires» (Lonchambon et al., 2010).

Ce constat interroge la prégnance de la rentabilité foncière et dans certains cas, de préoccupations électoralistes sur les arbitrages en matière d'aménagement. Ces facteurs participent à renforcer l'opposition entre fonctions fortes ou nobles et fonctions faibles. De ce fait, l'introduction de nouveaux critères d'aide à la décision, sous la montée notamment du concept du développement durable, apparait opportun au maintien d'un certain seuil de mixité fonctionnelle au sein de nos villes européennes.

«Le foncier portuaire en coeur urbain ne résiste évidemment pas à la comparaison strictement financière avec des projets urbains à tonalité tertiaire ou de logement. Et c'est donc uniquement par la prise en compte du rôle transversal du port dans les objectifs du développement durable et du développement économique métropolitain que cette place portuaire urbaine peut être légitimée» (Debrie, 2014).

La fracture grandissante entre ville et port parallèlement à la progression des formes d'économies résidentielles et à la perte de vitesse des activités productives appellent toutefois à en envisager les conséquences. D'une part, avec la montée en puissance des gouvernements urbains, ces nouvelles formes de développement pourraient contribuer à élargir les inégalités entre territoires. *«On peut se demander si la progression forte du pouvoir local, au service des «intérêts locaux», au vu de ce nouveau mode de développement local, ne risque pas d'ajouter l'inefficacité économique à l'inégalité. Et cela, d'autant plus que, les territoires qui se développent le mieux aujourd'hui sont ceux qui sont les plus grands bénéficiaires de revenus non directement productifs, alors que nos métropoles et nos territoires les plus productifs enregistrent des difficultés structurelles croissantes. En bref, les wagons vont aujourd'hui plus vite que les locomotives, et le mythe de l'autonomie des wagons est plus fort que jamais avec les «progrès» de la décentralisation. La difficulté, dans l'état actuel de l'organisation des pouvoirs locaux et régionaux, qui rend difficile un ajustement optimal entre les différentes échelles d'intérêts, tient ainsi à la confrontation d'une profusion de légitimités absolues avec cette divergence, horizontale et verticale, des intérêts territoriaux»* (Davezies, 2008). D'autre part, ces tendances présentent des inconvénients qui questionnent l'avenir de nos économies européennes. *«L'amaigrissement irrésistible de l'industrie provoque une baisse de qualification de la main d'oeuvre et de la sophistication des emplois, entrainant l'ensemble de l'économie et de la société dans une spirale infernale. Puisque la qualification des emplois baisse, les salaires moyens prennent le même chemin et, dans cet environnement de stagnation salariale, le crédit est utilisé pour soutenir la consommation. On sait maintenant précisément sur quoi débouche un tel engrenage: en 2008, l'excès d'endettement des ménages a déclenché la crise qui martyrise encore aujourd'hui les économies du monde entier. La dé-*

qualification des emplois est aussi étroitement liés au freinage des gains de productivité et, donc, à la réduction de la croissance de long terme (...) Enfin, n'oublions pas que la désindustrialisation implique aussi un déficit extérieur commercial chronique, puisque le pays qui en souffre doit importer les produits industriels qu'il ne produit plus mais continue bien sûr à consommer. Or, qui dit déficit extérieur permanent dit également hausse continuelle de l'endettement extérieur, ce qui constitue une autre cause de la crise lorsque la dette extérieure devient insupportable (...) Il ne s'agit ni plus ni moins pour la génération actuellement au pouvoir de faire le deuil d'un modèle en forme de rêve postindustriel où tout n'aurait été qu'ordre, beauté, luxe, calme et volupté (...) Il n'y a pas, contrairement à ce que l'on aimerait croire, de fatalité des pays industrialisés. Même parmi les pays «riches», certains se sont en effet désindustrialisés - les Etats-Unis, la France, l'Espagne, -mais- dans d'autres - l'Allemagne, le Japon ou la Suède - on su préserver leur trésor industriel en sanctuarisant les chainons sensibles de la production et en organisant une protection efficace de leur «process» critiques et de la qualité de leurs produits» (Artus & Virard, 2011).

2. *Espaces vécus*: l'imbrication des usages dans l'espace et dans le temps, polyvalence ou contradictions d'usages?

La première partie de ce chapitre qui abordait les interfaces ville-port en tant que «territoires conçus» a mis en évidence la dimension fortement «géopolitique», du moins les rapports de force qui s'exercent sur ces espaces dans leur phase de conception, notamment à travers le processus de projet.

Cette seconde partie s'intéresse à leur dimension vécue. Les tensions exercées dans la phase de conception sont-elles reproduites dans la dimension matérielle, bâtie du territoire? Comment ces espaces ainsi construits sont-ils vécus par ceux qui les pratiquent? Ces tensions sont-elles reproduites dans les usages, dans les pratiques spatiales? Au contraire, ces interfaces ville-port pourraient-elles paradoxalement jouer un rôle de régulation dans la ville? Afin de répondre à ces interrogations, nous introduirons d'abord, par le biais de nos trois études de cas, les spécificités liées à la structure physique de ces espaces. Ensuite, en poursuivant une démarche compréhensive, nous présenterons une analyse, partant d'une enquête in situ, sur les usages et représentations portant, d'une part, sur la perception de l'espace, d'autre part, sur les connaissances et la perception des activités portuaires en milieu urbain.

2.1. La facette physique des interfaces ville-port: une rupture dans la ville?

A proximité des centres urbains, les quartiers développés autour des trois sites étudiés, aux alentours des bassins de Biestebroeck et Vergote à Bruxelles, et près du port de Lille, présentent une densité perçue fortement dense. Les plans et coupes (figures 3.16, 3.17 et 3.18) révèlent d'ailleurs un maillage urbain très serré hérité majoritairement de l'âge d'or industriel, au tournant du 19ème et du 20ème siècle. Par ailleurs, la perception de la densité est renforcée par l'enclavement de ces quartiers entre les infrastructures de transport qui ont servi, ou servent encore à l'acheminement des marchandises. Variant d'un cas à l'autre, les barrières urbaines sont formées par la présence du canal, de réseau ferré, des routes métropolitaines, voire d'autoroutes. Dans certains cas, des talus isolent les activités portuaires de leurs nuisances visuelles et sonores mais parallèlement, renforcent leur isolement parmi les autres fonctions urbaines. Par ailleurs, la densité perçue est également exacerbée par le caractère fortement minéral de ces espaces qui offrent peu d'espaces publics verts et ouverts. Les tensions sociales en jeu présentes dans le cadre des négociations pour l'aménagement de ces interfaces ville-port se tissent donc sur des objets spatiaux eux-mêmes soumis à tensions dans leur structure matérielle.

Cependant, dans ces environnements denses, bruyants, voire oppressants, se détachent la voie d'eau, les bassins et le tissu portuaire qui, tout à coup, offrent une respiration, un tissu desserré, un souffle de vides dans les masses bâties contraintes de ces quartiers. Outre leurs fonctions utiles liées à l'activité de transport de marchandises, les qualités spatiales singulières de ces sites portuaires jouent-elles d'autres rôles dans la ville, font-elles émerger des usages spécifiques développés autour de leurs singularités?

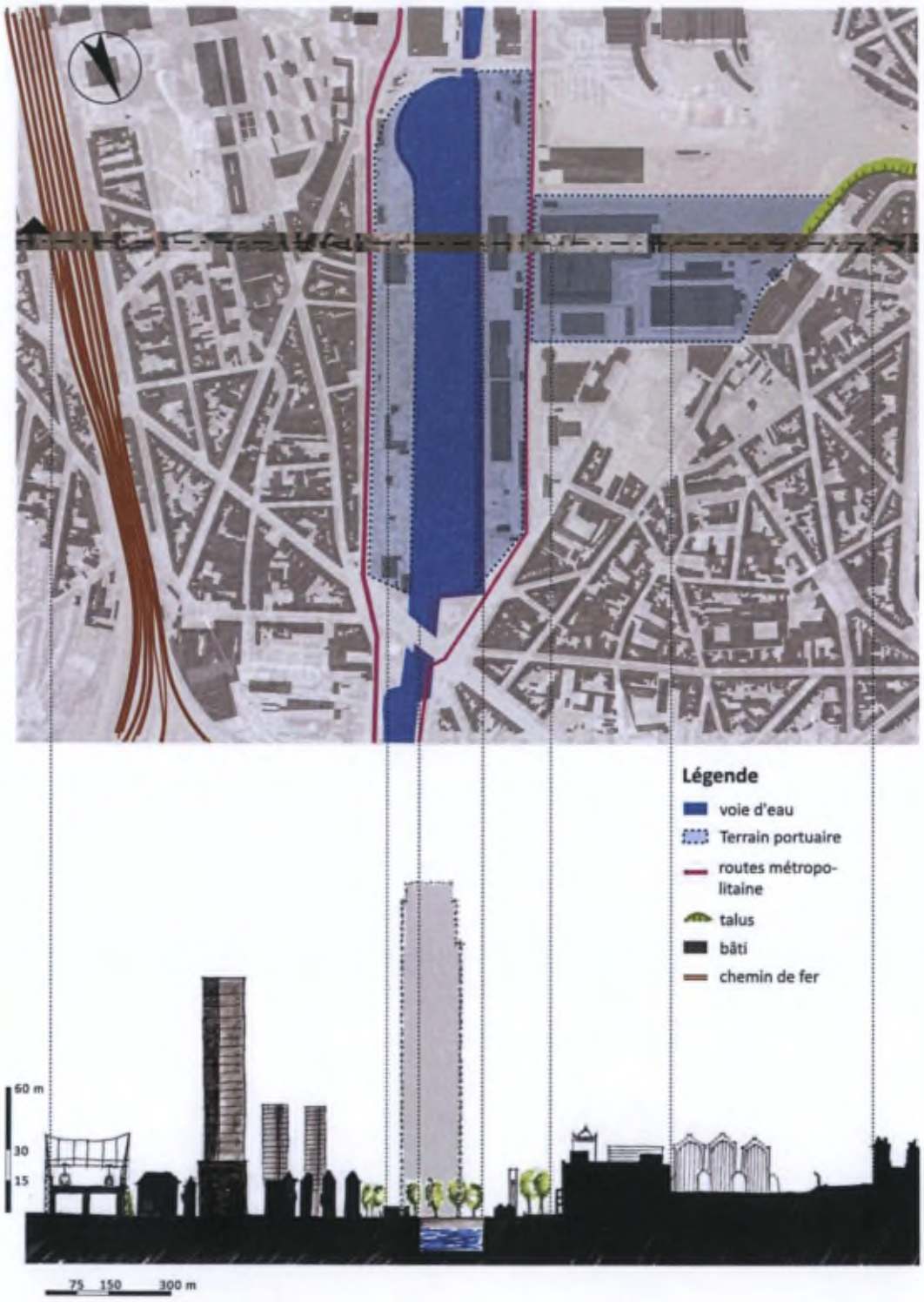


Figure 3.16: Plan et coupe transversale du site étendu autour du bassin Vergote, Bruxelles

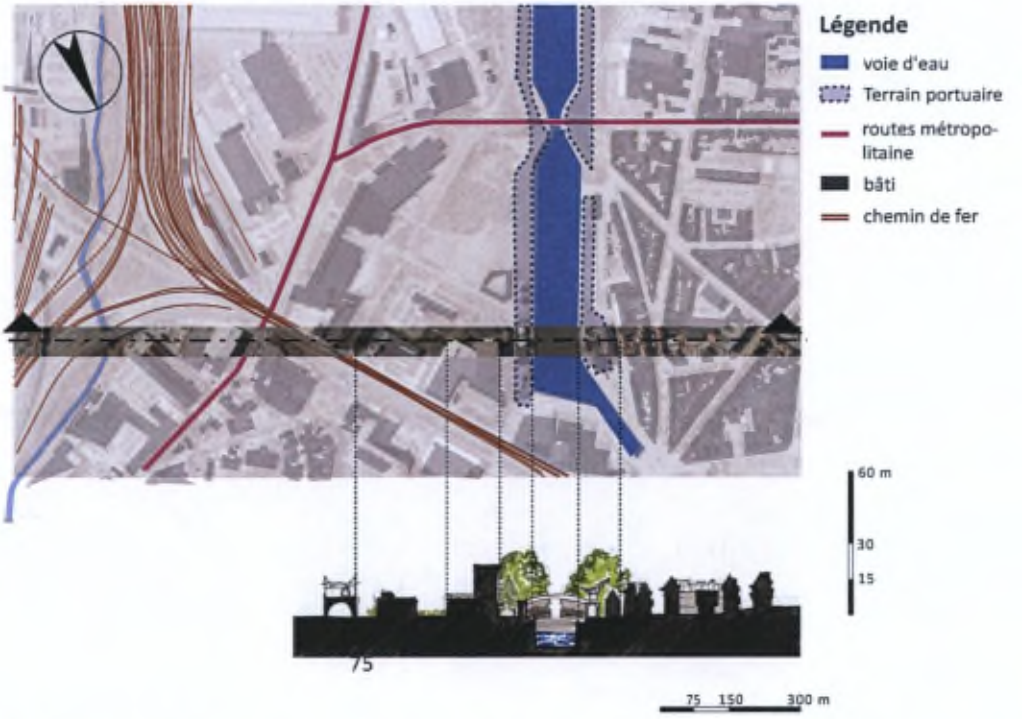


Figure 3.17: Plan et coupe transversale du site étendu autour du bassin Biestebroeck, Bruxelles

Figure 3.18: Plan et coupe transversale du site étendu autour du port de Lille

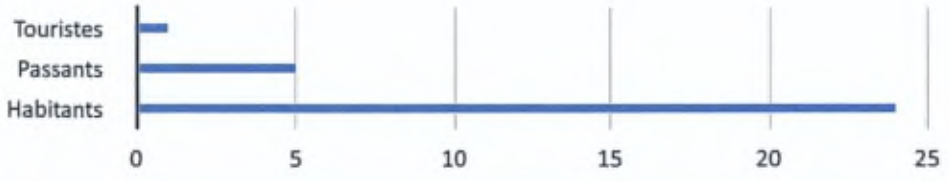
2.2. La facette existentielle des interfaces ville-port: un espace de régulation urbain

2.2.1. L'étude des représentations: une diversité de figures de l'interface ville-port auprès des usagers

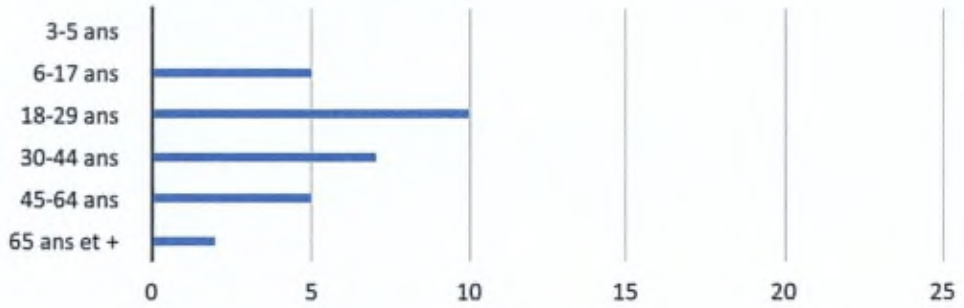
Afin de révéler les tendances en matières d'usages et représentations portant sur la perception de l'espace ainsi que sur les connaissances et la perception des activités portuaires en milieu urbain, le support d'exploration utilisé s'est fondé sur l'enquête par entretien. «*Ces enquêtes, qui visent la connaissance d'un système pratique (les pratiques elles-mêmes et ce qui les relie: idéologies, symboles, etc), nécessitent la production de discours modaux et référentiels (un discours qui décrit l'état des choses), obtenue à partir d'entretiens centrés d'une part sur la conception des acteurs et d'autre part sur la description des pratiques*» (Blanchet & Gotman, 2007). Sur place, trente personnes «pratiquant ces espaces» ont été interrogées, réparties également sur les trois sites étudiés, sur une période de mi-saison entre le 21/09/2012 et le 26/10/2012, à différents moments de la journée. Les entretiens étaient de type court (une dizaine de minutes), partant de questions simples et descriptives portant sur leurs pratiques vers des questions de connaissances sur les activités présentes sur le site, pour terminer par des questions destinées à préciser leurs perceptions et leurs opinions sur l'espace, en général, et la présence des activités portuaires, en particulier.

Le profil des personnes sondées (figure 3.19), choisies au hasard en fonction des opportunités de rencontre, était majoritairement constitué d'habitants, jeunes (entre 18 et 29 ans), masculins, ouvriers, étudiants ou employés.

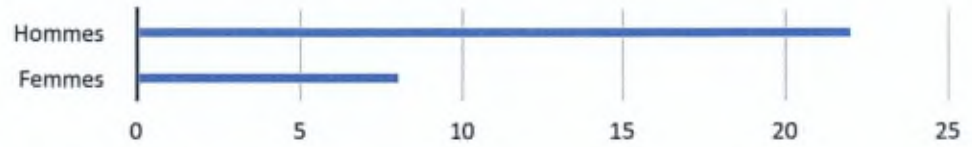
A l'instar de l'analyse des entretiens d'acteurs «institutionnels», nous avons utilisé l'analyse thématique, comme méthode d'analyse de contenu. D'abord, en découpant transversalement le corpus des entretiens, nous avons isolé les fragments de discours par sujet d'étude: les représentations de l'espace, les usages, les connaissances et les représentations des activités portuaires. Ensuite, ces segments ont été rassemblés dans des catégories thématiques. Par exemple, concernant les représentations spatiales se distinguaient des univers différents susceptibles d'être répartis selon ces quatre thèmes synthétiques: espace de «quiétude», espace de «nature en ville», espace «à l'esthétique industrielle intéressante», espace «sale». Pour certains sujets, les thèmes pouvaient eux-mêmes être partagés selon leur connotation négative ou positive. Chaque sujet d'étude a finalement fait l'objet d'une fiche reprenant les thèmes synthétiques identifiés et les segments de discours s'y rapportant. Le nombre de puces indique la fréquence à laquelle ce segment a été cité par des personnes différentes. Outre cet aspect, nous ne sommes pas rentrés dans d'autres considérations quantitatives, en tentant de lier par exemple certains résultats avec un indicateur spécifique tel que l'âge ou le statut professionnel. Outre le fait que trente personnes est un nombre trop limité pour réaliser une analyse quantitative suffisamment représentative, l'objectif ici était surtout de mettre en évidence les grandes tendances, aussi diverses soient-elles, en matière d'usages et de représentations véhiculées par ceux qui pratiquent, de fait, ces espaces.



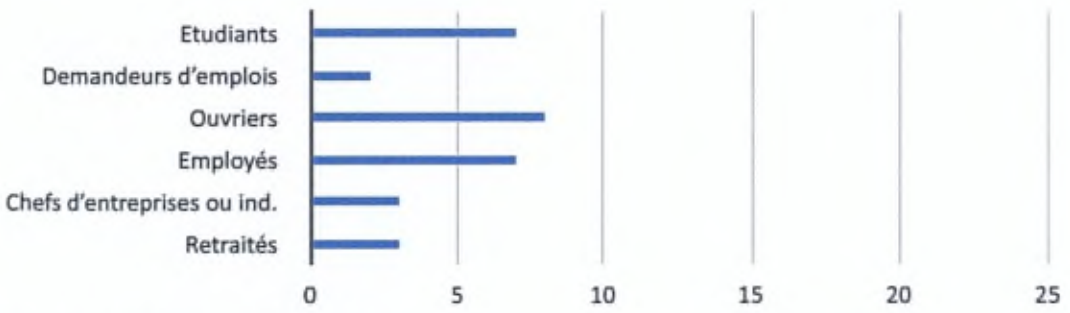
Type d'usagers



Structure par âge



Structure par sexe



Structure par statut professionnel

Figure 3.19: profil sociologique des 30 personnes sondées

2.2.2. Grilles synoptiques des entretiens

connotées positivement

Espace de quiétude

- «Ce qui me pousse à venir ici, c'est l'**eau**, le **vent**, la **fraicheur**. Je suis **calme**, **seul**, sans personne».
- «A cause de l'**eau**, ça **respire** un peu, c'est **comme la mer**».
- «Parce que c'est **calme**, il n'y a **personne qui me dérange** et j'**échappe au bruit** du quartier».
- «Parce que c'est **apaisant**. Tu vois **l'eau**. Tu vois des **bateaux**, des **poissons**».
- «Ca permet de **se détendre plutôt que d'être au centre-ville**, avec des personnes qui sont aux alentours et qui parlent trop».
- «Je viens pour le cadre et puis, c'est **calme**. **Quand je vois les péniches, je me mets à rêver** que je suis dessus et qu'elles m'emportent à l'étranger».
- «Je viens **me recueillir** au pont Van Praet pour me recueillir car l'**eau** est une **force paisible**».
- «Je ne regarde que l'**eau**, le **ciel** et les **arbres**. Ca ne m'intéresse pas le côté du port».
- «On vient ici parce que c'est **calme**, c'est **tranquille**. On ne **dérange personne**».
- «C'est **calme**, c'est **tranquille**, il n'y a **pas de bruit**».
- « On vient pour regarder **le paysage**, **les oiseaux**, **les vélos qui passent**. Et puis être **tranquille**, surtout être tranquille».
- « Oui, c'est un **bon endroit** quand je veux **rester seule**, quand je suis triste. Je **pense** alors à mes problèmes, aux choses du passé».
- «Ca me fait penser à la **mer.** Je sens la **brise**».
- «C'est très **agréable**. On voit les **péniches** passer et tout ça. On **rencontre** des gens qu'on voit tous les jours avec des chiens, on fait des connaissances».

Espace de «nature» en ville

- «J'aime bien. Il y a la **nature**, il y a tout. On se rencontre, on **s'amuse** un peu».
- «Parce que c'est **naturel**, il y a encore des **animaux**. Quand on se rapproche du centre, il n'y a plus rien. Il y a des hérons, des hérissons le soir. Il y a un aspect qui est assez **écologique**».

Espace à l'esthétique industrielle intéressante

- «Très **industriel, intéressant** qu'elles soient ici, je suppose que c'est le port».
- «Il y a quand même **quelque chose de beau** dans ces **machines métalliques**».
- «Le port, c'est **joli à voir**. Pourquoi on l'enlèverait ?»

Espace sale

- «C'est un endroit plutôt **sale**».
- «C'est **dégueulasse**. C'est **sale**, il y a un peu de tout. C'est comme ça depuis des années».

connotées négativement

Figure 3.20: Représentations spatiales

connotées négativement (suite)

- «On dirait, une **déchetterie**. Regardez-moi ça : il y a du sable, de la ferraille, il y a rien. Par exemple, j'ai été à Paris. Le long du Canal, il y a des monuments, quand j'avais fait le tour en bateau. Là, il n'y a rien».
- «Avec les camions, ça fait beaucoup de **poussières**, pour le quartier».
- «C'est **sale, chaotique**. En même temps, c'est un espace ouvert sur l'eau. Mais je ne peux pas dire que ce soit beau».

Moments de détente

- «Je viens ici **prendre un petit peu de temps** et tout ça. Je **pêche** un petit peu».
- «On vient pour **pêcher, se balader, sortir les chiens**».
- «Je me balade».
- • • • • «Je viens pour promener le chien».
- «Je **joue au foot** ici. Des fois, je fais un peu de **musculation** ici ou **je cours** le matin».
- «Je **marche**, je vais faire un petit peu de **sport** et puis, je m'assois sur le banc pour **respirer** un peu».
- « On vient pour aller à la péniche, aux **activités**. Ou pour **regarder les bateaux**, jouer aux **vélos**. Parfois, on **grimpe** sur les toits des « travaux » (les dépôts de sable)».
- «Des fois, on fait des **activités avec les jeunes** ici. Je me promène en **vélo**, ou moi tout seul, je vais faire un petit **jogging** le matin».
- «Je vais faire du **canoë**, je vais **pêcher**».

Moments de retrait

- « Je voulais **prendre de l'air**. Je **réfléchis**, ça me donne le temps de réfléchir».
- «Je viens ici pour me rappeler mon père qui vivait sur son bateau. Je viens ici pour **réfléchir, faire le vide** ou **remémorer** mon histoire d'enfance».
- « Je viens pour me **détendre**. Je suis fatigué, j'**écoute** et **regarde le paysage**. J'ai grandi ici, cela me **rappelle des souvenirs**».
- «Je viens ici toute seule, pour **penser**».
- «Je viens ici presque tous les jours pour **voir les animaux**. Je **fume** et je **regarde le paysage**».

Moments de convivialité

- «On vient ici quand on ne travaille pas, parce qu'il fait calme, pour **discuter**».
- «On vient **se poser** ici. C'est assez calme. Ca dépend, on **parle**. Ca nous arrive de **fumer**».
- «On **se rencontre**, on **s'amuse** un peu».

Moments de passage

- «C'est généralement **pour aller à la braderie** de Lille. On prend la Deûle, avec le chien, c'est plus pratique. Sinon, c'est pour aller **au zoo**».
- «On vient ici **quand on va faire des courses**».

Figure 3.21: Usages de l'espace

Enoncé d'activités portuaires

Citation du mot port: **15**

• «Je connais Estera, tout le monde connaît Estera. C'est une société spéciale pour les poubelles. Ils **trient les poubelles**. Je connais plein de gens qui travaillent là-bas. C'est un port, comme les autres ports. Ils travaillent. C'est le **business easy**, comme on dit. Il y a des **cantinas, des stockages**, comme les autres ports».

• «D'après ce que je peux voir, c'est juste **décharger, recharger les bateaux et camions**».

• «Ca doit être pour **la charge des grains**. De temps en temps, je les vois au dessus du pont et je les vois avec des charges de grains».

• «Ils **ramènent des marchandises** mais je n'en sais pas plus».

• «Il y a des **activités pour les enfants**, c'est surtout le bateau (le Sémaphore). Et puis il y a des **activités commerciales**, c'est le **dépôt** ici. Alors, il y a le **garage** aussi. Il y a beaucoup de mouvements !»

• «Il y a du **mazout**. A côté, il y a le **magasin qui vend des matériaux, sable et tout**».

• «Il y a un peu d'activités : des **kayaks** qui passent **des yachts**, sans plus. Des gens qui s'amusent un peu. Ici, il y a **Interbéton**, ils ont l'autorisation, ils peuvent rouler, ils travaillent».

• «Il y a des activités liées au **travail de la ferraille, du ciment**. Une **tour** est **en construction**. Il y a aussi les **cadets de la marine**».

• «Non, je ne sais pas trop. Je sais ce qu'il se passe sur la péniche, c'est une **maison de jeunes**. Sinon, là, je sais que c'est un **dépôt**, ils font des **livraisons pour tout ce qui est sable, béton, pour construire des maisons**».

• «Il y a des **entreprises**. Il y en a une qui vend du **gasoil** ou du **mazout**, je crois, une autre qui **vend des matériaux de construction**».

• «En face, je pense qu'il y a un **pôle stockage gendarmerie**. Ensuite, il y a des **activités de fret** au niveau des péniches. Après, je n'en sais pas plus».

• «De temps en temps, passent des **bateaux**. De ce côté, c'est privé. On ne peut pas passer le grillage».

Pas de connaissances

• • • • • • «Non, on ne sait pas trop ce qui se passe ici».

Paroles d'enfants: des «travaux» et des déchets

• «C'est pour mettre des **bateaux** et pour mettre des **travaux**».

• «Ce sont des **déchets**».

Figure 3.22: Connaissances des activités portuaires

connotées positivement

Le port comme lien affectif

- «Quand je vois ces activités, ça **me fait penser à mon père** qui travaillait en Afrique dans les douanes du pays (...) Je me souviens quand j'étais petit, il m'amenait au port et je voyais comment les bateaux déchargeaient des histoires. Et quand je viens ici, je vois des bateaux passer des histoires, ça me pousse à réfléchir sur mon père. Il est déjà mort il y a longtemps».
- «Je viens ici pour **me rappeler mon père** qui vivait sur son bateau. Je viens ici pour réfléchir, faire le vide ou remémorer mon histoire d'enfance».
- «Si on l'enlève, des enfants ont grandi à côté. C'est comme si on leur **enlevait leur enfance**».

Le port comme stimulant économique

- «C'est une activité qui fait **travailler** les gens, elle fait travailler beaucoup de monde, elle veille sur les gens, elle investit. C'est quelque chose qui est bien. Regarde la ferraille là-bas, on ramasse tout ça et puis elle va à la fonderie».
- «C'est bien, au moins il y a un peu de **travail**. C'est positif pour les gens qui sont là, qui peuvent travailler. Comme ils ne font pas beaucoup pour le travail, tant qu'il y a quelque chose qui marche à peu près...».
- «Je trouve que c'est un **beau métier,** je trouve ça positif».
- «Positif, c'est du **travail**!».
- «C'est un **bien**. C'est quelque chose d'important pour la Ville de Bruxelles surtout. Il ne faut pas oublier que le Port de Bruxelles est un port maritime, et pas fluvial. C'est absolument positif, ça apporte quand même un **bien au niveau commercial et industriel**».
- «Franchement, tout le monde gagne son argent. Si les personnes devaient déménager d'ici, ils le perdraient. En plus, c'est mieux parce que les **marchandises viennent en bateaux, c'est moins cher**. C'est mieux pour eux. Et j'ai des amis qui **travaillent** là. Pour eux, je préfère qu'ils restent».
- «Ca veut dire quoi des activités portuaires ? Des bateaux ? Si c'est des gens qui **travaillent**, c'est positif, ils ont le droit».
- «Là, il y a de la **vie**, il y a des gens qui passent en voiture. S'il n'y a plus d'**entreprises**, il n'y a plus rien».
- «Des personnes **travaillent** ici. Ils viennent avec les bateaux. Qu'il y ait des activités, c'est toujours bien. Sans activité, c'est difficile d'un point de vue économique».
- «Il faudrait veiller, **forcer les industries à venir s'implanter**. Le **transport fluvial est plus important que le transport terrestre parce qu'on transporte plus et c'est moins cher**. Le port doit vivre».

Le port comme activité banale

- • • • • • • • • • • «Cela ne me dérange pas».

connotées négativement

Figure 3.23: Représentations des activités portuaires

connotées négativement (suite)

Le port, comme présence importune

- «Les activités industrielles sur cette berge **pourraient aller en face**».
- «Ici, ce n'est peut-être **pas le bon endroit** mais si cela a une utilité, voilà».

Le port, comme source de nuisances

- «C'est un endroit plutôt **sale**. Je pense qu'il faudrait mettre tout ça dans une poubelle».
- «Des fois, c'est chiant, ils travaillent la nuit. Il y a du **bruit**, c'est grave, surtout à 4h du matin, à 3h du matin».
- «C'est un peu **gênant** quand on entend les **klaxons** des véhicules ou des bateaux qui arrivent à proximité».
- «Je trouve ça un peu négatif, vu qu'ils **polluent** l'eau».
- «Les **odeurs**, et tout ce qui va avec : la **pollution**, les bateaux, les transports. Des gens jettent des **déchets**».
- «Avec les **camions**, ça fait beaucoup de **poussières**, pour le quartier».
- «Un peu, par la **poussière**. Les voitures qui passent à proximité du Canal rejettent toujours un peu de poussière sur leur passage. Ce n'est pas bon pour nous».

Développement de la situation existante

Mutation radicale

Développer le port

- «J'**agrandirais** un peu plus **le port**, la zone commerciale qui est derrière. Ca leur permettrait un **meilleur développement**, pour eux et puis ce serait un peu plus agréable. Et ici, je placerais **plus d'activités pour les jeunes**. Des tables de ping pong, ou ce genre de choses pour faire des activités».
- «Il faudrait veiller, **forcer les industries à venir s'implanter**. Le transport fluvial est plus important que le transport terrestre parce qu'on transporte plus et c'est moins cher. Le port doit vivre».

Maintenir la situation existante

- «Mais je le **laisserais**, j'aime bien ça, ça **fait du bien**».
- «Je laisserais comme ça. C'est **apaisant**, c'est **calme**».
- «C'est **calme**, c'est **reposant**, je trouve que c'est bien comme ça. Et puis qu'il y ait de l'activité au moins. Il y a les péniches qui passent».
- «Pour l'instant, **pour dire d'être tranquille**, je dirais de **laisser** comme ça. Pour l'instant, il n'y à rien à dire».
- «**Retirer le port** serait la **mort d'une partie de Bruxelles**. Au **point de vue industriel et point de vue emplois**, c'est très **important**. Je suis tout à fait contre le projet de marina et logements de luxe, à 500% contre. Ce ne sera plus un quartier calme, ça va être des ateliers, des magasins, on ne sera plus chez nous ici».
- «Je **laisserais** le port, il est bien. Je mettrais rien d'autre».
- «On le **laisserait** comme ça. On a l'**habitude de le voir comme ça** et c'est bien. C'est **notre endroit**».
- «Le port, c'est **joli à voir**. Pourquoi on l'enlèverait?»
- «Je **laisserais** comme ça, j'aime comme ça».
- «A la rigueur, je **laisserais** aussi comme ça. Ces établissements sont là depuis longtemps, cela fait **partie intégrante du décor**».

Améliorer l'intégration urbaine du port

- «On pourrait **donner un peu de jeunesse au niveau du port**. Ce n'est **pas tellement beau** à regarder. A part ça, je vois rien d'autre».
- «La ville a grandi mais, pour autant, le port doit-il disparaître ? Sans doute faudrait-il **davantage travailler son intégration**. Ce qui frappe, c'est le **manque de vert**. On pourrait essayer de mieux **combiner** les activités portuaires avec la ville. En les **camouflant**, par exemple».
- «Peut-être un peu **nettoyer** le Canal. Parce que parfois, il y a des saletés».

Délocaliser ou supprimer le port et le remplacer par un parc

- «Je sais pas trop. Je pense qu'il faudrait mettre tout ça dans une poubelle pour qu'il n'y ait **plus de déchets**, de branches d'arbres et que l'herbe devienne verte».

Figure 3.24: Si je pouvais redessiner le port...»

Mutation radicale (suite)

• «S'il devait y voir un changement, de **la verdure**».

• «Les activités industrielles sur cette berge pourraient aller en face et sur cette berge, on pourrait **imaginer un grand parc avec plaine de jeux** et de l'espace pour mettre des activités. Mais on en a déjà parlé avec les voisins et ils ne préfèrent pas mettre un parc parce qu'ils disent que si on met un parc, ça va attirer des voyous, des jeunes qui fument».

• «Je ne sais pas s'il est **possible de déplacer ces entreprises à un autre endroit**. Si c'est possible, ce serait bien. Après, on pourrait faire un **parc** ou quelque chose comme ça».

• «On **rase tout** et on met une **prairie**. Il n'y a pas besoin de faire une étude, tous les gens trouvent ça moche».

• «Je voudrais peut-être **qu'ils s'en aillent**».

Créer un projet «plus urbain»

• «**Des activités pour les jeunes**! Comme ça, il n'y a pas de squats dans les blocs».

• «**Venise**! Non, il faut du temps. Ca va être pas mal, puisque maintenant, ils sont occupés à construire. Ils vont **démolir, reconstruire**. Le but, c'est ça. Il y aura des **bureaux, des appartements**. La tour va monter à 150 m, avec 355 logements. Ca sera pas mal de personnes. Moi, personnellement, je ne viendrais pas ici, mais les gens qui ont de l'argent...Bruxelles, c'est la capitale, les gens ont plus facile à travailler, ils ont plus facile à rester à Bruxelles que de partir en dehors de Bruxelles».

• «**Des monuments**, quelque chose comme ça. Par exemple, j'ai été à **Paris**. Le long du Canal, il y a des monuments, quand j'avais fait le tour en bateau. Là, il n'y a rien».

• «Ca ferait du bien de **faire quelque chose**, parce qu'il n'y a rien. C'est vide. L'arrivée de **logements sociaux** ou de **sociétés** feraient du bien».

2.2.3. Conclusions: les interfaces ville-port comme soupapes en milieu urbain dense, un rôle à renforcer?

Concernant les représentations associées à ces interfaces ville-port (figure 3.20), la figure qui se dégage majoritairement est celle de «l'espace de quiétude». Il ressort des discours deux qualités spatiales qu'offrent ces lieux. D'une part, l'opportunité de retrait, de quête de solitude:

> «un espace calme et tranquille»; «il n'y a personne qui me dérange» et «on ne dérange personne»; «ça permet de se détendre plutôt qu'être au centre ville avec des personnes aux alentours et qui parlent trop»; «je viens me recueillir»; «c'est un bon endroit quand je veux rester seule».

D'autre part, se révèle l'attrait d'un espace «respirant», capable d'ouvrir les sens, à l'instar d'un espace maritime:

> «ce qui me pousse à venir ici, c'est l'eau, le vent, la fraicheur»; «à cause de l'eau, ça respire un peu, c'est comme la mer»; «tu vois l'eau, des bateaux, des poissons»; «quand je vois les péniches, je me mets à rêver que je suis dessus et qu'elles m'emportent à l'étranger»; «on vient pour regarder le paysage, les oiseaux, les vélos qui passent»; «ça me fait penser à la mer, je sens la brise».

Ces singularités de retrait, d'ouverture des sens, se dessinent d'autant plus fortement qu'elles apparaissent dans des environnements, comme nous l'avons vu à travers les structures physiques, extrêmement denses et enclavés par le passage d'infrastructures de transports. En ce sens, ces espaces peuvent jouer un rôle de régulation dans des milieux urbains denses, un rôle de soupape. A l'opposé de cette figure de quiétude connotée positivement, la deuxième figure mise en évidence est celle d'un «espace sale»:

> «c'est plutôt sale»; «c'est dégueulasse»; «on dirait une déchetterie»; «avec les camions, ça fait beaucoup de poussières»; «c'est sale, chaotique».

Deux autres figures, moins fréquemment utilisées, ont émergé des discours. La première est celle d'un «espace de nature»:

> «j'aime bien, il y a la nature»; «c'est naturel, il y a encore des animaux; quand on se rapproche du centre, il n'y a plus rien».

La seconde porte sur un «espace à l'esthétique industrielle intéressante»:

> «il y a quand même quelque chose de beau dans ces machines métalliques»; «le port, c'est joli à voir».

A propos des usages (figure 3.21), le thème qui revient majoritairement au fil des entretiens, est celui associé aux moments de détente, la plupart liée à des activités récréatives et sportives:

> «on vient pour pêcher, se balader, sortir les chiens»; «je joue au foot ici; des fois, je fais un peu de musculation ou je cours le matin»; «on vient pour aller à la péniche, aux activités; ou pour regarder les bateaux, jouer aux vélos; parfois, on grimpe sur les toits des « travaux » (les dépôts de sable)», etc.

Une autre thématique récurrente, associée à la représentation de «l'espace de quiétude», est celle des moments de retrait, des temps de contemplation, voire de recueillement:

> «je réfléchis, ça me donne le temps de réfléchir»; «je viens ici pour réfléchir, faire le vide ou remémorer mon histoire d'enfance», «je viens pour me détendre; je suis fatigué, j'écoute et regarde le paysage; j'ai grandi ici, cela me rappelle des souvenirs», «je viens ici toute

seule, pour penser»; «je viens ici presque tous les jours pour voir les animaux, je fume et je regarde le paysage».

Deux autres types d'usages, moins fréquemment cités, se rapportent à des moments de convivialités:

> «on vient ici quand on ne travaille pas, parce qu'il fait calme, pour discuter»

ou des moments de passage, d'arrêt entre deux lieux:

> «c'est généralement pour aller à la braderie, on prend la Deûle, avec le chien, c'est plus pratique; sinon, c'est pour aller au zoo».

Avant d'entrer dans les représentations liées aux activités portuaires, nous avons exploré les connaissances qu'en avaient les usagers des interfaces entre ville et port (figure 3.22). A la demande de description des activités présentes sur le site, seulement la moitié des personnes sondées ont cité explicitement le mot «port». Une majorité ont pu décrire quelques facettes visibles de l'activité portuaire:

> «le stockage», «le chargement-déchargement des bateaux», «le transport de marchandises», et plus particulièrement de «matériaux de construction».

Une faible partie, toutefois non négligeable, ont admis leur totale méconnaissance des activités en place. De manière plus anecdotique, mais toutefois révélatrice des représentations associées à ces espaces industriels et de transports, les jeunes enfants en ont parlé en les rapprochant de:

> «travaux» ou des «chantiers», ou encore de «déchets à mettre dans une grande poubelle».

Concernant les représentations des activités portuaires (figure 3.23), les discours peuvent être distribués en trois grands groupes répartis presque également. D'abord, émergent des représentations connotées positivement, articulées majoritairement autour «du port comme stimulant économique»:

> «c'est une activité qui fait travailler les gens»; «c'est absolument positif, ça apporte quand même un bien au niveau commercial et industriel»; «il faudrait veiller, forcer les industries à venir s'implanter; le transport fluvial est plus important que le transport terrestre parce qu'on transporte plus et c'est moins cher».

Dans une moindre mesure, la connotation positive est liée à un lien affectif tissé avec l'activité portuaire:

> «quand je vois ces activités, ça me fait penser à mon père qui travaillait en Afrique dans les douanes du pays»; «je viens ici pour me rappeler mon père qui vivait sur son bateau».

Ensuite, un second groupe peut-être assimilé à des représentations du port comme «activité banale», dans le sens où sa présence, faisant partie intégrante du quotidien, de l'ordinaire «ne dérange pas». Enfin, un troisième ensemble de représentations peuvent être associées autour de leur connotation négative, soit parce qu'elles sont considérées comme importunes, comme n'étant pas à leur place:

> «ici, ce n'est peut-être pas le bon endroit mais si cela a une utilité, voilà»,

soit parce qu'elles sont perçues comme sources de nuisances:

> «c'est un peu gênant quand on entend les klaxons des véhicules ou des bateaux qui arrivent à proximité; «les odeurs, et tout ce qui va avec : la pollution, les bateaux, les transports; des gens jettent des déchets»; «avec les camions, ça fait beaucoup de poussières, pour le quartier».

Finalement, afin d'exacerber les représentations données, une dernière question faisait appel à l'imagination de la personne sondée: si vous pouviez réinventer cet espace, qu'en feriez-vous (figure 3.24)? Un gradient s'est dessiné entre le souhait du développement de la situation existante et la volonté d'une mutation radicale, en passant par le stade statu quo de la conservation de la situation existante. Une faible partie des personnes interviewées ont émis le souhait du développement de la fonction portuaire:

> «j'agrandirais un peu plus le port, la zone commerciale qui est derrière; ça leur permettrait un meilleur développement, pour eux et puis ce serait un peu plus agréable»; «il faudrait veiller, forcer les industries à venir s'implanter».

Une portion considérable de réponses s'est tournée vers une conservation de la situation existante pour le calme qu'elle offre mais aussi car l'espace, approprié tel qu'il est, est devenu leur espace:

> «pour l'instant, pour dire d'être tranquille, je dirais de laisser comme ça»; «on le laisserait comme ça; on a l'habitude de la voir comme ça et c'est bien, c'est notre endroit»; «à la rigueur, je laisserais aussi comme ça, ces établissements sont là depuis longtemps, cela fait partie intégrante du décor».

Entre le maintien de la situation actuelle et le souhait d'une mutation radicale, une petite part des personnes sondées se sont prononcées sur l'amélioration de l'intégration urbaine du port:

> «on pourrait donner un peu de jeunesse au niveau du port, ce n'est pas tellement beau à regarder»; «la ville a grandi mais, pour autant, le port doit-il disparaître? Sans doute faudrait-il davantage travailler son intégration, ce qui frappe, c'est le manque de vert; on pourrait essayer de mieux combiner les activités portuaires avec la ville, en les camouflant, par exemple».

Enfin, une autre partie considérable des aspirations se sont exprimées en faveur d'une mutation radicale des sites portuaires. Cette transformation prend, d'une part, la forme d'une délocalisation ou suppression du port au profit d'un parc:

> «les activités industrielles sur cette berge pourraient aller en face et sur cette berge, on pourrait imaginer un grand parc avec plaine de jeux et de l'espace pour mettre des activités; mais on en a déjà parler avec les voisins et ils ne préfèrent pas mettre un parc parce qu'ils disent que si on met un parc, ça va attirer des voyous, des jeunes qui fument»; «je ne sais pas s'il est possible de déplacer ces entreprises à un autre endroit, si c'est possible, ce serait bien, après, on pourrait faire un parc ou quelque chose comme ça»; «on rase tout et on met une prairie. Il n'y a pas besoin de faire une étude, tous les gens trouvent ça moche».

La mutation souhaitée prend, d'autre part, la forme d'un projet plus urbain:

> «des monuments, quelque chose comme ça, par exemple, j'ai été à Paris; le long du Canal, il y a des monuments, quand j'avais fait le tour en bateau, là, il n'y a rien»; «ça ferait du bien de faire quelque chose, parce qu'il n'y a rien, c'est vide, l'arrivée de logements sociaux ou de sociétés feraient du bien».

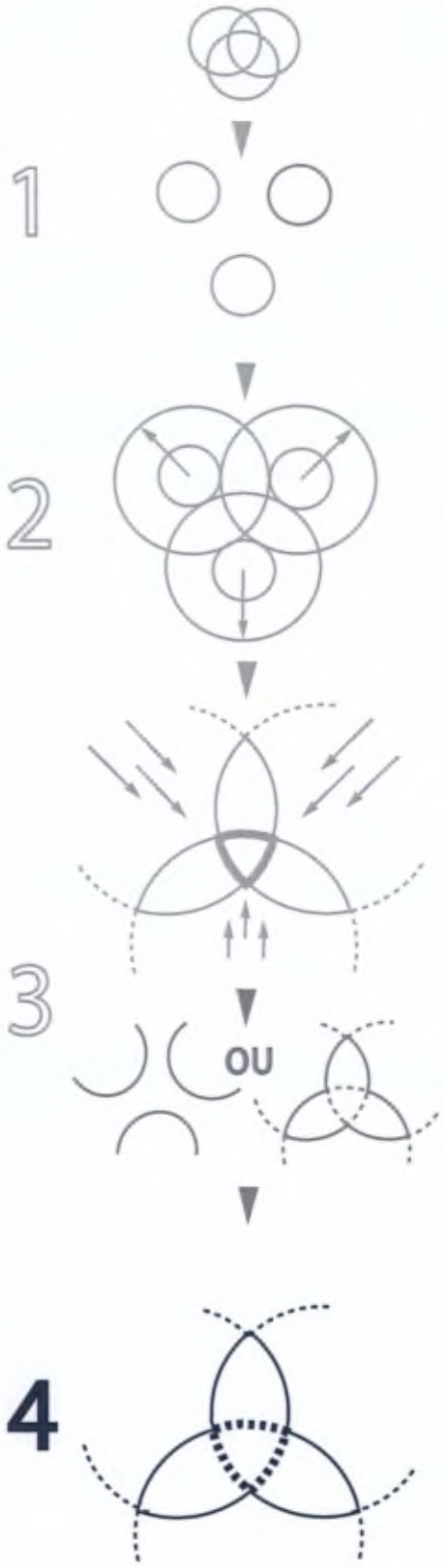
Conclusions de la 3ème Partie: dissonance entre espace vécu et espace conçu: la polyvalence de l'espace à valoriser dans les sphères de conception

Les apports de ce chapitre ont montré que la perspective de cette problématique ville-port dépend largement de l'angle duquel on se place, en particulier entre le point de vue de l'aménageur et celui de l'utilisateur. De là, émergent les dissonances entre espaces conçus et espaces vécus. La divergence principale tient dans le rôle qu'occupe le conflit dans la production du territoire.

Du point de vue de la conception de ces interfaces ville-port, l'approche de ces espaces est davantage «géopolitique», leurs contours s'élaborent et s'affinent au gré de conflits d'aménagement, mobilisant un large faisceau de groupes d'acteurs. En effet, les approches spatiales et temporelles avaient montré que le rôle du projet participait à la reproduction des coupures fonctionnalistes par la création d'un système «ville», enserrant et finissant par exclure, geler ou délocaliser les sites d'activités portuaires subsistants. Par ailleurs, l'angle organisationnel du territoire et celui des représentations avaient apporté des clés de compréhension au maintien de ces divisions fonctionnelles. D'un côté, la capacité des processus de projet à décloisonner les sphères urbaines et portuaires dépend de conditions internes dans lesquelles sont élaborées ce projet, plan ou schéma stratégique, telles que l'échelle à laquelle il est établi. A l'échelon régional ou métropolitain, la structure de gouvernance ville-port influence cette aptitude à la concertation et à la coopération, en particulier par leur empreinte sur les systèmes décisionnels liés à l'adoption du plan ou du projet. Un deuxième frein au développement d'une véritable approche transversale, inhérent à cette échelle, tient à la séparation analytique et spatiale des thématiques urbaines et portuaires, permettant une démarche consensuelle, mais accordant peu de réflexions sur l'articulation de logiques, potentiellement contradictoires localement. A l'échelon local, la capacité du projet à faire émerger un dialogue ville-port dépend de sa capacité à créer des ponts entre les volets stratégiques du plan ou du projet et son pendant réglementaire; à intégrer dans son périmètre d'actions ces différentes fonctions; et à construire un processus capable de faire rencontrer des cultures de projets variées. D'un autre côté, la faculté du dispositif de projet à créer de nouvelles coopérations entre ville et port dépend de conditions externes au processus lui-même. Ainsi, l'environnement économique dans lequel (ou pour lequel) le processus de projet évolue pourrait participer à prolonger la déconnexion entre ville et port. En effet,

la différence de rente foncière entre les fonctions urbaines (résidentielles, commerciales et administratives) et industrialo-portuaires peut conduire à la tentation de créer une plus-value sur ce différentiel et accélérer ainsi la reconversion des terrains portuaires vers d'autres types d'activités. De la sorte, la fracture entre économie productive et résidentielle se matérialise sur le territoire. Néanmoins, les processus de projet ont montré qu'ils pouvaient initier de nouvelles formes de dialogue, voire de collaborations entre villes et ports lorsqu'ils parviennent à faire articuler les échelles spatiales, temporelles, et de gouvernance. Par exemple, le Plan Directeur de la Zone du Canal fait articuler l'échelle régionale et locale en se concentrant sur des projets «témoins» locaux intégrés dans un périmètre d'envergure régionale. Tandis que le projet initié sur un des sites portuaires lillois, à proximité du centre urbain, fruit d'une collaboration entre la Mairie et Ports de Lille, a pu faire percoler la réflexion entamée localement vers les échelons supérieurs, en intégrant notamment dans le processus des acteurs représentant ces niveaux. Au vu des différentes expériences analysées, l'articulation la plus difficile semble être celle des échelles temporelles: le temps court de l'aménagement, particulièrement lié aux mandatures et à l'instabilité des marchés immobiliers et le temps long du port, notamment lié à l'amortissement des infrastructures.

Le point de vue des usagers de ces interfaces entre ville et port se distingue considérablement de l'environnement conflictuel des sphères de conception et de décision portant sur ces espaces. La représentation de l'espace de «quiétude», «respirant», «capable d'ouvrir les sens», associée à des moments dédiés à la détente ou au retrait domine les discours de ceux qui les pratiquent. Elle prend davantage sens dans des environnements physiques denses et enclavés par le passage d'infrastructures de transports. Ces désirs d'écart temporaire pourraient être assimilés à des épisodes nécessaires de décompression, de soupapes, qui permettent d'évacuer un temps les pressions quotidiennes. De ce point de vue, ces espaces sont alors à l'échelle de la ville, ce que les greniers sont à l'échelle de la maison: «*des lieux où l'on peut se perdre un peu à l'écart du flux, rêver et finir par renégocier inconsciemment une petite part de son rapport au monde*» (Bachelard, cité par (Dorso, 2012). En permettant ces précieuses logiques de l'écart, telles que précisées par F. Dorso, ces interfaces ville-port offrent alors une place aux mécanismes de régulation de la vie sociale. L'exploitation de ce rôle de «poumon» bleu, de soupape, en milieu urbain dense, comme fonction secondaire des espaces portuaires, pourrait donc devenir une piste à explorer pour les aménageurs. Fondée sur la notion de polyvalence de l'espace, celle-ci fera l'objet de la dernière partie.


1
2
3
OU
4

4ème Partie:

Vers une reconnexion?

Introduction: les conditions d'une bifurcation de l'évolution de la relation ville-port fluvial

Villes, rivières, fleuves ou canaux entrent dans une phase de reconnexion. Cette transition a tendance à contribuer à exercer une tension sur l'évolution de la relation ville-port qui prolonge, des origines des cités européennes jusqu'à nos jours, une tendance à la déconnexion (1ère partie).

Or, la montée des enjeux urbains, portuaires et hydrologiques met en lumière les différentes fonctions que remplissent les interfaces entre villes, fleuves et ports, vis-à-vis de leurs territoires. Pôles à densifier, points nodaux de transport de marchandises à intensifier, bassin versant à préserver, sont autant d'enjeux que cristallisent aujourd'hui ces espaces, dans diverses logiques spatiales (2ème partie).

Face à ce constat, le décloisonnement de ces différents champs d'actions des politiques publiques apparait comme un défi majeur. Dès lors, l'évolution des conceptions et pratiques de l'urbanisme, à travers des approches fondées sur une plus grande transversalité, et particulièrement par le biais du processus de projet urbain, semblait pouvoir ouvrir une fenêtre d'opportunité pour organiser l'articulation de ces différents enjeux urbains, portuaires et hydrologiques. Cependant, l'analyse en a montré les limites. D'une part, elles peuvent être dues aux conditions internes de cette approche, telles que la prégnance de la structure de gouvernance ville-port sur les systèmes décisionnels liés à l'adoption du plan ou du projet, ou le maintien de cloisonnements, qu'il soit spatial par l'exclusion de la zone portuaire au sein de la réflexion, ou thématique par manque d'identification des zones potentiellement conflictuelles au croisement des logiques urbaines, portuaires et de gestion de l'eau. D'autre part, les obstacles à une meilleure articulation ville-port proviennent de conditions externes au projet telles que les logiques du marché qui favorisent les fonctions résidentielles, commerciales et administratives (3ème partie).

Néanmoins, les limites du processus de projet à réaliser cette reconnexion ville-port révèlent en même temps son importance dans les transformations territoriales qu'il génère. D'une part, l'objectif de ce chapitre, prospectif, tend à synthétiser le rôle central que tend à revêtir le processus de projet au sein d'un système qui participe à transformer le territoire dans ses aspects morphologiques, organisationnels, et identitaires. Plus particulièrement, l'accent est placé sur le rôle de rouage central qu'il tendrait à jouer entre la structure de gouvernance ville-port et les aménagements physiques qui participent à remodeler les interfaces urbano-portuaires. D'autre part, au sein d'une réflexion autour des modalités d'une reconnexion ville-port, l'intention de cette dernière partie est d'ouvrir des pistes, en s'inspirant d'exemples, tout horizon confondu, d'innovations en amont et en aval de ce système: les nouvelles formes de dialogue et structure de gouvernance ville-port, et les pistes d'aménagement qui tendent à inventer de nouvelles formes de mixité fonctionnelle.

1. Le processus de projet, rouage central des facettes organisationnelle, morphologique et identitaire des interfaces ville-port

Les constats relatifs à la partie précédente amènent à mettre en évidence le rôle de rouage central qu'opère le processus de projet au sein du système territorial, et plus particulièrement au sein des interfaces ville-port, évoluant au gré des interactions entre leur facette organisationnelle (les formes de gouvernance ville-port), leur facette morphologique (la structure physique des interfaces urbano-portuaires) et leur facette identitaire (la perceptions des différents acteurs et les différentes visions qui en émergent).

En effet, les transformations des formes de gouvernance, par le biais notamment de l'ouverture française à la décentralisation des ports intérieurs, ouvrent de nouvelles réflexions sur le rôle et la place de ces ports, et, de manière corollaire, de nouveaux débats sur les formes d'aménagement et les innovations en termes de mixité fonctionnelle. Ces réflexions se cristallisent dans les projets locaux. A l'inverse, dans un contexte de grande pression foncière sur les interfaces entre villes et ports, les intentions en termes d'aménagement qui permettraient une meilleure cohabitation des activités urbaines et portuaires, matérialisées au sein des projets locaux font émerger de nouveaux dialogues, et de manière corollaire, ouvrent des réflexions sur les structures de gouvernance ville-port. Enfin, le processus de projet est aussi une scène privilégiée pour l'expression des représentations du territoire et de son devenir, divergentes, selon les acteurs. En ce sens, il est aussi le lieu où s'expriment et se jouent les rapports de forces.

En proposant cette dimension de rouage du processus de projet, susceptible d'articuler les trois facettes du territoire, nous pouvons, de manière prospective, suggérer quelques pistes d'actions en faveur d'une reconnexion ville-port, portant de concert, sur chacunes de ces dimensions territoriales. L'analyse des mécanismes du processus de projet, dans la partie précédente, fait apparaitre trois registres, à deux échelons, susceptibles d'impacter en amont les formes de gouvernance ville-port et, en aval, les formes d'aménagement qui pourraient enclencher une transformation physique des interfaces urbano-portuaires.

Sous l'angle de la facette organisationnelle du territoire, le premier registre concerne les scènes de dialogue qui émergent autour de la conception d'un plan ou d'un projet, particulièrement dans leur déclinaison stratégique. Dans la troisième partie, l'identification des facteurs de blocage auxquels sont confrontées les nouvelles formes de dialogue entre sphères urbaines et portuaires amène à formuler deux pistes d'actions qui pourraient contribuer à une reconnexion ville-port, du point de vue de l'organisation territoriale. A l'échelon méso

(régional ou métropolitain), il s'agirait de faire progresser la participation de chacune de ces sphères à un degré représentatif dans la phase décisionnelle du plan, du projet permettant ainsi d'engager chacune des parties dans une vision territoriale partagée. A l'échelon local, la médiation de deux cultures de projet, les sphères portuaires davantage centrées sur la *poiésis*, les sphères urbaines plutôt tournées vers la *praxis*, au fil du processus de conception de l'outil stratégique, apparait comme un défi majeur. Ce nécessaire arbitrage interroge la figure de celui qui l'orchestre. Aujourd'hui, ce rôle est souvent endossé par la figure de l'urbaniste, peu formé aux logiques industrialo-portuaires. Cette niche est donc peut-être l'opportunité d'une évolution ou d'une spécialisation des métiers au sein de l'aménagement.

Sous l'angle de la facette morphologique du territoire, le second registre concerne les dispositifs d'actions susceptibles d'enclencher une mutation physique des espaces entre villes et ports. Dans la partie précédente, l'analyse des obstacles qui tendent à reproduire les coupures fonctionnalistes de l'époque industrielle conduit à proposer deux pistes d'actions, qui pourraient participer à une reconnexion ville-port, du point de vue de la morphologie territoriale. A l'échelon méso, les outils de planification dits transversaux (Schéma de Cohérence Territoriale, Plan Régional de Développement, etc) sont multi-thématiques, par l'intégration des volets transports, environnement, économie, habitat, etc. Cependant, une plus grande transversalité pourrait être renforcée par l'identification des «zones charnières», à l'intersection de plusieurs logiques potentiellement contradictoires, et nécessitant une réflexion approfondie sur leur articulation localement. A l'échelon local, l'intégration des périmètres urbains et portuaires permettrait d'offrir le cadre d'une réflexion sur la conception et la gestion des limites entre activités urbaines et portuaires et ainsi, de prévenir la reproduction des ruptures fonctionnalistes entre villes et ports.

Sous l'angle de la facette existentielle du territoire, le troisième registre concerne la communication et la promotion de la place portuaire auprès des acteurs urbains de l'aménagement mais aussi auprès des citadins. L'analyse de la perception des activités portuaires par les habitants qui pratiquent ces espaces, perçus comme sources de quiétude, de respiration et de déconnexion par rapport à l'agitation de la ville dense, a également montré l'extrême méconnaissance du rôle de ces ports urbains. Ce constat amène à suggérer la poursuite, par les autorités portuaires, des efforts en termes d'actions pédagogiques et de communication, à différents échelons. A l'échelon local, ces actions se traduisent par des évènements qui mêlent activités récréatives, ludiques et pédagogiques, à l'instar des journées portes ouvertes organisées par Ports de Lille, ou de la Fête du Port, organisée par le Port de Bruxelles. A l'échelon méso, voire international, ces actions se déclinent, par exemple, par des projets européens qui intègrent la question de l'acceptabilité portuaire et de sa visibilité, tels que «Connecting Citizen Ports» (ports de Lille, Bruxelles, Paris, Liège, Bâle, Mulhouse, Weil, et Utrecht) ou «DIPCITY» (ports de Bruxelles, Liège, Lille et Paris).

2. Les nouvelles formes de gouvernance ville-port

2.1. Le rapprochement de l'échelle institutionnelle de décision des interfaces ville-port

L'entrée des mutations dans les structures de gouvernance portuaire, qui ouvre une fenêtre d'opportunité pour le renouvellement d'un dialogue ville-port, dépend largement des contextes nationaux. Par exemple, la mise sous tutelle régionale du Port de Bruxelles, dans le cadre de la régionalisation de l'Etat, a amorcé depuis vingt ans un nouveau dialogue ville-port qu'encadrent différents dispositifs structurels: la représentation directe de la fonction portuaire à l'exécutif régional, la représentation réciproque de chacune des sphères urbaine et portuaire dans les niveaux décisionnels des organes de gestion compétents (la représentation communale et régionale dans le conseil d'administration du port et inversement, la présence d'un représentant portuaire au sein d'organismes régionaux), l'élaboration d'un contrat de gestion quadriannuel entre la Région Bruxelles-Capitale et le Port de Bruxelles.

Tandis qu'en France, le transfert de la compétence portuaire au profit des régions, particulièrement aiguillée par la loi du 30 juillet 2003 pourrait aboutir à différentes configurations possibles, amorçant un renouvellement du dialogue ville-port. A Lille, l'ouverture à la décentralisation portuaire a initié de nouveaux débats concernant le transfert de l'autorité concédante, de l'échelon national vers l'échelon régional pour le réseau magistral. Elle a également enclenché des décisions relatives au transfert de l'autorité concédante, de l'échelon national vers l'échelon intercommunal pour le réseau secondaire. Enfin, ces transformations ont également conduit à des réflexions concernant l'évolution du concessionnaire qui

permettrait d'élargir cette compétence à la seule sphère consulaire vers une formule associant acteurs économiques et industriels aux collectivités territoriales, par le biais d'un syndicat mixte.

Dans le cadre de la décentralisation des ports d'intérêt national (maritimes), initiée en France par la loi du 13 août 2004, la formule du syndicat mixte, a été mise en évidence comme une des formes susceptibles de faciliter la concertation au niveau local, intégrée dans le processus décisionnel. Dans ce cadre, le syndicat constitue une modalité de candidature à la reprise des ports. «*Une fois désigné autorité portuaire, c'est le syndicat, et non les collectivités constitutives du groupement, qui a la pleine propriété des biens et installations portuaires*» (Douet & Gambet, 2010). «*Il vient souvent combler un manque au niveau du cadre institutionnel nouvellement instauré sachant que, dans les faits, le pilotage est élargi à une sphère d'acteurs plus large*» (Lavaud-Letilleul, 2010).

A l'instar de la situation bruxelloise, une des conséquences de ce rapprochement introduit par la décentralisation entre la nouvelle échelle de propriété et de décision et le territoire local où s'inscrit le périmètre des ports décentralisés est «*l'ouverture de l'éventail des possibles pour leur développement*». D'une part, cette opportunité «*permet de renouveler la réflexion sur la problématique ville-port, le plus souvent demeurée au second plan lorsque ces ports étaient sous la houlette de l'Etat*». D'autre part, cette ouverture induit aussi le risque que « *le décalage possible de la focale de la sphère de l'économie productive vers celle de l'économie résidentielle (urbanisation, tourisme, loisirs,...), probablement justifié dans certains cas, ne se fera pas au détriment des intérêts du port commercial, qui doivent de toute façon être évalués avant d'envisager tout déclassement urbain*» (Lavaud-Letilleul, 2010).

2.2. Le renforcement des cadres de dialogue ville-port

Les entretiens effectués auprès des acteurs prenant part dans les processus décisionnels relatifs à la sphère portuaire (Voies Navigables de France, Direction territoriale Nord - Pas-de-Calais, Conseil d'Administration du Port de Bruxelles) ont mis en évidence la nécessité d'organiser des sphères de concertation impliquant acteurs de l'aménagement urbain et portuaire (autorité portuaire, collectivités et groupes de collectivités territoriales, concessionnaires, représentants de l'économie portuaire (Chambre de Commerce et de l'Industrie, Communauté Portuaire), etc).

Les sphères mixtes de dialogue et de décision existantes, à l'instar du Conseil d'Administration du Port de Bruxelles, appellent à dépasser un rôle de contrôle vers un véritable rôle de propositions.

A nouveau, nous pouvons exploiter l'expérience de l'organisation des ports maritimes, dont les formules de concertation impliquant autorités portuaires et acteurs locaux s'articulent autour de conseils portuaires. En France, ces conseils, notifiés dans le Code des Ports Maritimes, sont aujourd'hui dotés de trois commissions: «gestion», «stratégie» et «environnement» dont la vocation est de préparer le travail soumis à l'examen du conseil portuaire. «*L'idée de la Région* (candidate à la reprise d'un port dans le cadre de la décentralisation) *est que les commissions et conseils doivent constituer de véritables lieux de négociation et ne plus se limiter à un simple rôle de chambres d'enregistrement. Ainsi la commission «environnement» a-t-elle vocation à traiter des problèmes des interfaces ville/port. Plus généralement, les commissions peuvent étudier des sujets de fond indépendamment du calendrier des conseils portuaires qui, eux-mêmes se réunissent autant que nécessaire*» (Douet & Gambet, 2010).

Dans le cadre des fortes tensions qui s'exercent aujourd'hui sur les interfaces ville-port fluvial, sous l'action des convoitises urbaines et portuaires, la création ou le glissement des structures de dialogue existante vers de véritables lieux au sein desquels serait débattu et négocié l'avenir de ces espaces pourrait opportunément s'inspirer de ces conseils portuaires existant dans les ports maritimes .

2.3. Une politique portuaire régionale

Les enjeux logistiques croissant, la nécessité d'orchestrer et d'organiser efficacement les chaines d'approvisionnement entre les ports de la façade maritime et les grandes métropoles au sein de systèmes de transports performants ont induit la création de coopérations interportuaires qui ont récemment émergé dans les plus grandes métropoles européennes «mouillées». Outre l'objectif d'améliorer les relations entre le port et son hinterland, cette mise en réseau de ports situés au sein d'un même ensemble géographique, à travers la création d'un organe de coordination, participe également à élargir l'influence de l'autorité portuaire sur un territoire plus étendu, et dès lors, à lui assurer une plus grande visibilité (Paffoni, 2013). Or, cette visibilité, qui accompagne souvent l'assise d'une plus grande légitimité, apparait primordiale dans le cadre du renouvellement ville-port, en particulier dans un contexte de pression foncière forte sur les emprises portuaires urbaines.

Les métropoles parisienne, londonienne et le territoire flamand se sont récemment dotés d'organe de coordination interportuaire. Le conseil de coordination interportuaire de la Seine a été créé par le décret 2009-556 du 19 mai 2009. Il comprend les ports du Havre, de Rouen et de Paris. Il intervient dans le cadre de l'article L. 102-7 du Code des ports maritimes, disposant que «*pour assurer la cohérence des actions de grands ports maritimes et, le cas échéant, de ports autonomes fluviaux, s'inscrivant dans un même ensemble géographique ou situés sur un même axe fluvial, un conseil de coordination interportuaire associant des représentants de l'Etat, des collectivités territoriales et de leurs groupements, des ports concernés ainsi que des personnalités qualifiées et des représentants des établissements gestionnaires d'infrastructures terrestres ou de l'établissement public chargé de la gestion des voies navigables peut être*

créé par décret». L'intérêt de la création de ce conseil est la mise en cohérence et l'enrichissement mutuel des stratégies urbaines et portuaires au sein d'un même territoire. «*Ce conseil constitue l'outil portuaire du Grand Paris et, à ce titre, va s'auto-saisir ou va se voir confier des domaines de coopération stratégiques en lien direct avec le projet urbain*» (Lacoste & Gallais Bouchet, 2012). De même, la région flamande avait innové plus tôt en la matière en mettant en place, depuis 2007, le concept de «Extended Gateway», épaulée par l'Institut flamand de logistique (Vlaams Instituut voor de Logistiek). Ports, aéroports, plates-formes et centres logistiques, gestionnaires d'infrastructures sont au coeur du dispositif (FNAU, 2011). Enfin, dans le même temps, les stratégies de développement urbaine et portuaire se sont accordées dans le cadre du Grand Londres, intégrant une volonté politique globale de promotion du rail et de la voie d'eau, notamment au sein d'un partenariat entre *London Port Authority*, *Canal and River Trust* et la *Greater London Authority*. Dans ce cadre, un programme de préservation des quais (*safeguarded wharves*) est réévalué tous les cinq ans sur base des prévisions de trafic fluvial produites par le port de Londres. «*L'étude et l'identification des sites à sauvegarder passent donc par une intégration des données géographiques et opérationnelles concernant les centres de consolidation et de stockage en gros de vrac et les corridors de distribution à préserver pour une mutualisation des flux de distribution*» (Gerbaud, 2014).

3. Les nouvelles formes d'aménagement ville-port

3.1. Les formes de polyvalence dans l'espace

Au sein des innovations qui partent de la conception de l'espace comme potentiel d'articulation des activités urbaines et portuaires, nous distinguerons deux approches. D'un côté, la démarche que nous appellerons «horizontale», ou «de plan», ambitionne de faire cohabiter ville et port de manière linéaire, le long de l'eau. La réflexion programmatique, le type d'activités apte à cohabiter est dans ce cas centrale. D'un autre côté, la démarche que nous nommerons «verticale», ou «de coupe», propose une articulation ville-port fondée sur la superposition par l'utilisation de la double hauteur.

La démarche horizontale s'illustre par la juxtaposition d'activités urbaines et portuaires compatibles. Ainsi, dans le cadre d'un projet *Plan the City with the Port*, piloté par la Ville du Havre, différents types d'activités ont été identifiées, en considérant leur compatibilité et leur aptitude à créer des zones «tampon» ou de transition entre les activités purement urbaines et purement portuaires. Bien qu'émergeant des expériences maritimes, ce concept pourrait s'adapter au cas des ports fluviaux.

«*Des zones "tampon" urbaines accueillant des équipements compatibles avec l'activité portuaire : bureaux, petites entreprises, équipements culturels, ... Des zones "tampon" portuaires accueillant des équipements portuaires de moindre impact : petite logistique, trafics fluviaux en lien avec l'économie urbaine, base des activités de services au navire, "parking" fluvial, ...Des zones tampon "vertes" issues soit de la pré-*

servation de zones à dominante rurale, soit de la création d'espaces verts» (AIVP, 2007).

Par exemple, au contact de la partie active du port d'Amsterdam, un habitat temporaire de type résidence universitaire a été aménagé dans la zone de l'ex-chantier NDSM.

Outre la réflexion programmatique, une autre manière d'organiser cette mixité linéaire, se fonde dans les innovations relatives à l'intégration urbaine des activités portuaires. Celle-ci porte tout à la fois sur des aspects architecturaux, techniques et de sécurité. L'exemple le plus emblématique est sans doute celui du site de Tolbiac, sur les berges de la Seine parisienne (figure 4.1). En 2005, cet aménagement est réalisé dans le contexte de la revalorisation de la Paris Rive Gauche, dont le projet phare est la création de la Bibliothèque Nationale de France. Dès lors, la centrale à béton construite sur ce site portuaire bénéficie simultanément d'une mise en lumière, d'une hauteur réduite pour minimiser les perturbations visuelles vers le fleuve et surtout d'une mise sous surveillance qui rend possible l'accessibilité au public en dehors des heures d'exploitation. Ces dispositifs ont permis d'ouvrir physiquement le port sur la ville, de valoriser symboliquement la fonction à travers la mise en évidence l'activité elle-même, et non à travers un patrimoine industriel désaffecté, comme il est plus habituellement pratiqué. «*La cohabitation du maintien de l'activité et de la patrimonialisation de l'industrie n'est pas sans porter confusion sur la fonction du site portuaire et ses modes d'intégration dans la ville (...) Il est nécessaire de repenser les liens entre patrimonialisation et activité afin de mieux appréhender la question des relations entre l'urbain et l'industrie*» (Colin, 2014). Cependant, comme souligné par E. Paffoni, cet aménagement représente davantage une vitrine publicitaire pour Ports de Paris, qu'une pratique reproductible, en raison du coût qu'il impose. «*Les entreprises risquent de ne pas accepter systématiquement un coût largement supérieur à un aménagement classique: une telle installation portuaire revient à 1,8 million d'euros contre 600 000 pour une centrale à béton classique. Lors de nos entretiens, certains acteurs portuaires considèrent que la mairie pourrait payer les sites dédiés au public*» (Paffoni, 2013).

L'approche verticale se fonde sur l'élévation des activités dédiées au public, au-dessus des entrepôts, par rapport aux avant-quais, réservés aux activités portuaires. Cette démarche est issue du manque d'accessibilité des habitants et des touristes aux parties actives des ports. Pour des raisons de sécurité publique, de sécurité physique des personnes, de protection des marchandises par rapport aux vols, l'accès public à l'eau est interdite sur ces bords portuaires. Dès lors, un travail en coupe de l'aménagement de l'interface offrait une piste pour séparer les fonctions urbaines et portuaires, tout en conservant les aménités qu'offre la voie d'eau à ces différents usages. Cette démarche innovante s'est donc diffusée, des ports maritimes aux ports fluviaux. Selon les cas, le type d'activités urbaines se décline de la simple promenade suspendue au vaste centre commercial, en terrasse. Historiquement, vers la fin du 19ème siècle, l'exemple le plus notoire est celui des Terrasses du Nord et du Sud (*Noorderterras* et *Zuiderterras*) le long des quais de l'Escaut à Anvers. Deux promenades surélevées, assorties chacune d'un café-restaurant permettaient aux anversois et aux touristes de bénéficier d'une vue sur l'eau, et son ballet d'accostages et d'appareillages des navires. Plus récemment, dans le complexe marseillais de La Joliette, au coeur de l'opération Euroméditerranée, le projet des Terrasses du Port, en cours de construction, est

fondé sur la réalisation d'une promenade bordée de restaurants, conçue au-dessus d'entrepôts, le long desquels viennent se ranger quotidiennement des ferries. Dans la prolongation de la promenade, en hauteur, un complexe commercial et culturel joue le rôle de pont vers la ville (figure 4.2). Concernant les exemples fluviaux, la pratique de cette solution en hauteur a été expérimentée, au début des années 2000, par Ports de Paris. Une promenade piétonne en surélévation a été construite au-dessus des dépôts sur le site portuaire d'Ivry-sur-Seine, dont le parcours est rythmé par une signalétique retraçant l'histoire de la ville, de son port et des activités actuelles (figure 4.2). Bien que cette solution montre une réelle volonté d'intégration urbaine de la part de l'autorité portuaire, et montre l'intention de se placer dans une optique de reconnexion ville-port, la passerelle est cependant faiblement fréquentée par les piétons.

Figure 4.1: Les formes de polyvalence dans l'espace, en plan: le site de Tolbiac, projet en 2007 et réalisation en 2012 (Ports de Paris, 2012)

Figure 4.2: Les formes de polyvalence dans l'espace, en coupe: le projet des Terrasses du Port, à Marseille (source Etablissement Public Euroméditerranée in (AIVP, 2007);
la promenade piétonne sur le site portuaire d'Ivry-sur-Seine (cliché K. Mazy, septembre 2010)

3.2. Les formes de polyvalence dans le temps

Les innovations qui utilisent le facteur temporel, comme potentiel d'articulation villes et ports, se fondent le plus souvent sur un usage de l'espace différé dans le temps (journée/soirée; semaine/week-end) qui dissocient certains types d'activités urbaines et portuaires. Un partage de l'espace est alors rendu possible en les alternant dans le temps. Par exemple, à Melbourne, une modélisation des différents usages de l'eau (activités portuaires, récréatives, sportives, etc) dans le temps, a d'abord été basée sur un inventaire (Qui? Quelles activités? A quel moment? Où? Avec quelles emprises?). Celle-ci a permis d'initier une nouvelle stratégie d'usage des bassins fondée sur un partage du temps et une nouvelle répartition des espaces affectés à ces différentes activités (AIVP, 2007). A Bruxelles, une réflexion portée dans le monde académique associant les laboratoires Louise (Laboratoire Urbanisme, Infrastructure, et Ecologie, Faculté d'architecture de l'Université Libre de Bruxelles) et SterR* (Stedenbouw en Ruimetelijk Ordening, Erasmushogeschool Brussel) au sein d'un atelier d'étudiants autour de l'économie urbaine, soutenu par le Secrétaire d'Etat en charge de l'Urbanisme pour la Région de Bruxelles-Capitale, avait pour objectif d'interroger cet enjeu d'articulation des fonctions d'habitat et des activités économiques (Master Class 2012 Re:Work «Making Place for Industry, Logistics and Wholesale in Brussels»). Une des réflexions «Functional frictions» avait porté sur les potentialités d'exploitation, à différents moments de la journée, du marché matinal des fruits et légumes, implanté au nord de la région bruxelloise, enclavé entre les infrastructures routières, ferroviaires et le Canal de Bruxelles. Par la compréhension du fonctionnement des activités, la définition de leurs besoins et la recherche d'une complémentarité spatiale, un gradient d'activités a été proposé entre l'industriel et l'urbain. Ainsi, le marché au fleurs se tenant le

matin (de 4h à 7h), donne place aux activités commerciales, de restauration, d'ateliers et de vente en gros pendant la journée (de 12h à 17h), pour finalement laisser les bars et évènements culturels investir les lieux pendant la soirée (19h-22h) (Leloutre & De Clerck, 2013) (figure 4.3).

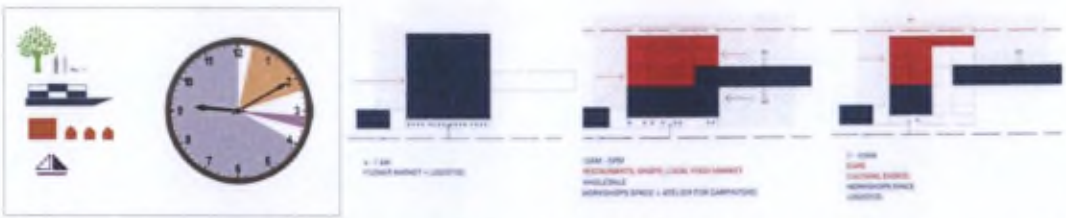


Figure 4.3: Les formes de polyvalence dans le temps: projet d'étudiants «Functional frictions» (Leloutre & De Clerck, 2013)

3.3. Les formes d'économie circulaire et d'écologie industrielle basées sur les synergies ville-port

Deux approches pourraient être mobilisées dans l'optique d'une reconnexion ville-port: l'économie circulaire et l'écologie industrielle. La première embrasse l'ensemble du cycle des activités économiques (de la production à la consommation). La seconde, tend vers la même intention de cyclicité, en s'inspirant des écosystèmes naturels (Erkman, 1998). Les innovations au coeur de ces approches sont certainement les plus abouties dans une perspective de reconnexion ville-port. En effet, en cherchant à réduire les flux entrants et sortants (matières et énergie), et à favoriser leur bouclage (Decouzon & Maillefert, 2012), elles exigent de nouvelles synergies entre villes et ports. Au delà de la cohabitation, elles renouvellent un véritable système urbano-portuaire. A nouveau, c'est au sein des ports maritimes que les innovations en ce sens sont les plus notables. La ville de Rotterdam a, par exemple, lancé un projet pilote en 2013 destiné à lier l'industrie portuaire au développements résidentiels dans le centre urbain. Le projet consiste à la construction d'un pipeline destiné à récupérer la vapeur émise par les entreprises industrielles pour chauffer ce morceau de ville (Eliasson & Jammes, 2013). En terme d'écologie industrielle, les acteurs locaux du Dunkerquois (Communauté Urbaine de Dunkerque, Grand Port Maritime

de Dunkerque, Chambre de Commerce et d'Industrie de la Côte d'Opale, Dunkerque-Promotion, ECOPAL, Agence d'Urbanisme et de développement de la région Flandre-Dunkerque) ont ambitionné de créer un véritable écosystème «Port/Industries» par des actions de mutualisation entre entreprises dans les domaines des transports, des transferts énergétiques, de la réutilisation des déchets, de la gestion des espaces verts, de l'amélioration des performances dans la gestion des fluides. A cette fin, plusieurs supports ont été mis en place: des lieux de recherche et d'innovation en matière d'environnement industriel (le pôle d'excellence régional ENERGIE 2020 et l'Institut de recherche en environnement industriel) et des outils tels que la Toile Industrielle, support informatique représentant le système industriel dunkerquois et ses relations interindustrielles (FNAU, 2011). Une démarche similaire est en cours dans la zone industrialo-portuaire havroise, à l'initiative du Grand Port Maritime du Havre.

Conclusion: l'évolution du système ville-port fluvial, conditions pour une reconnexion «totale»

Sous l'influence des préoccupations environnementales liées à une logistique urbaine plus «douce», des critiques issues de la recherche urbaine prônant une ville plus mixte, de l'urbanisation croissante des villes limitées dans leurs actions par une ceinture administrative, nous interrogions dans cette dernière partie les conditions d'une bifurcation de l'évolution de la relation ville-port fluvial: d'une déconnexion, qui s'est constituée de fait depuis les origines des cités fluviales vers une possible reconnexion. Ces conditions ne dépendent pas seulement de la seule évolution de l'architecture institutionnelle ville-port, ni des seules innovations techniques ou architecturales. En mettant en évidence les mécanismes du système ville-port, nous soutenons l'idée qu'une reconnexion «complète», parce qu'elle gagnerait les trois facettes qui constitue les territoires, dépend de l'évolution de l'ensemble de ce système (figure 4.4). En amont, la reconnexion «organisationnelle» touche les formes de gouvernance ville-port. Elles se déclinent par le rapprochement de l'échelle institutionnelle de décision des interfaces ville-port, le renforcement des cadres de dialogue ou encore la mise en place d'une véritable politique portuaire au sein d'un même ensemble géographique. En aval, la reconnexion «morphologique» touche les nouvelles formes d'aménagement ville-port. Celles-ci font émerger de nouvelles formes de polyvalence, à la fois dans l'espace et dans le temps au sein des processus de conception. Au delà de l'organisation d'une cohabitation ville-port, c'est aussi de nouveaux systèmes qui tendent à s'organiser, basés sur des formes d'économie circulaire et d'écologie industrielle. Enfin, au coeur de cette reconnexion, le processus de projet joue le rôle de rouage central car il se fonde simultanément sur la facette «organisationnelle», par le dispositif d'action collective qu'il suscite, sur la facette «existentielle» par les représentations du territoire qu'il met ou remet en jeu et enfin, sur la facette «morphologique» par les résultats qui en résultent susceptibles d'entrainer des mutations physiques de ce territoire. La reconnexion ville-port fluvial dépend donc de la combinaison d'innovations au sein de multiples champs, et souligne une nouvelle fois le nécessaire décloisonnement des métiers de l'aménagement.

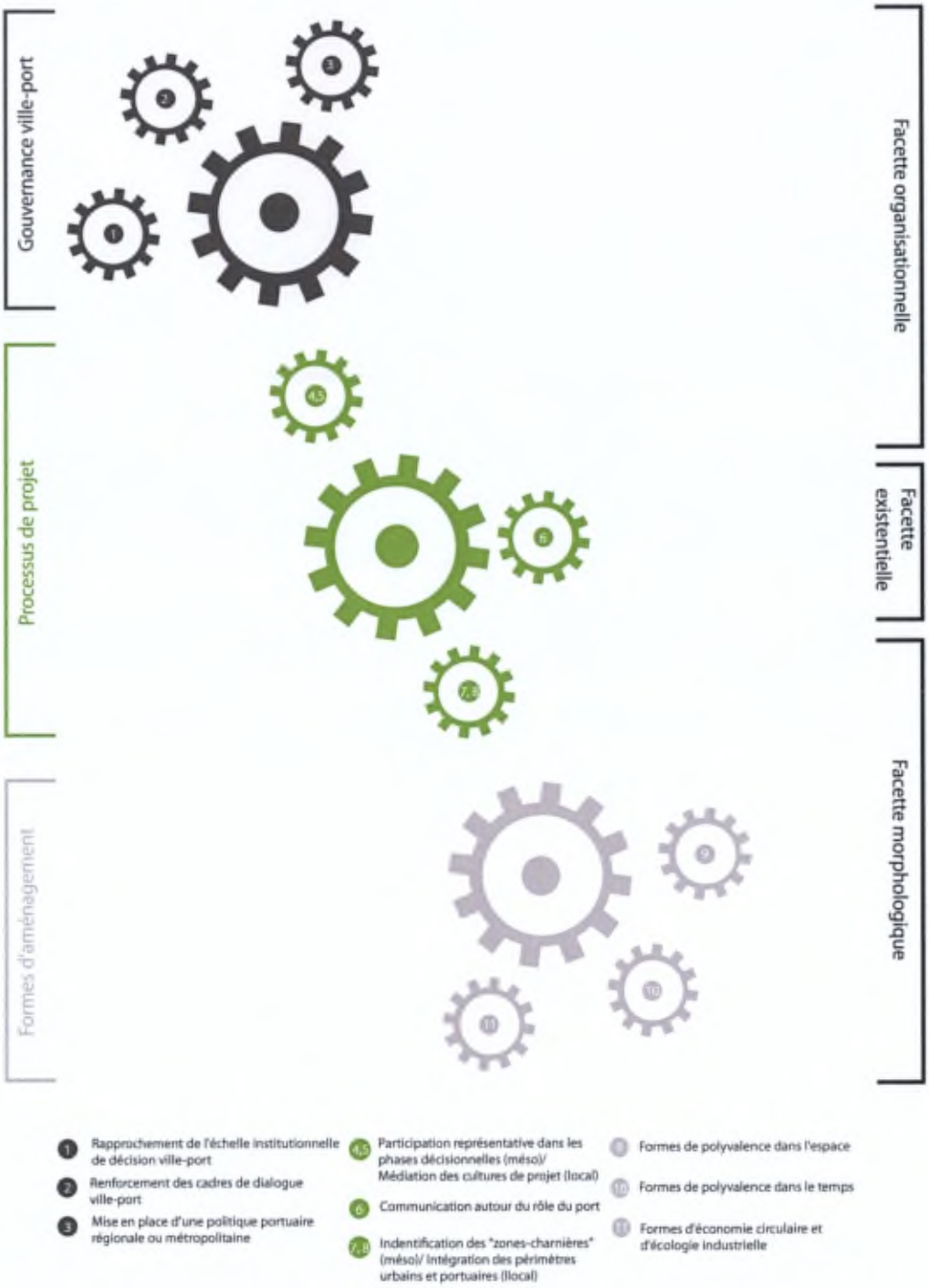


Figure 4.4: le processus de projet, rouage central du système ville-port fluvial: pistes pour une reconnexion

Conclusion générale

Retour sur les quatre temps de la thèse, replacée dans le paysage scientifique actuel

Afin d'interroger le projet comme dispositif de reconnexion des villes et ports fluviaux, quatre étapes ont formé la charpente de l'analyse.

La première, fondée sur une approche diachronique*, a révélé la déconnexion qui a séparé progressivement du XII^{ème} siècle jusqu'à nos jours les villes, leur voie d'eau et leur port. En effet, poser la question de la reconnexion de la ville et du port fluvial comme hypothèse d'évolution de leur relation, nécessitait d'abord d'élucider les termes de leur déconnexion.

Tandis que cette séparation avait été démontrée bien plus tôt pour les villes-ports maritimes (Hoyle, 1989), cette approche géohistorique avait peu été explorée pour les cas fluviaux, ou de manière tout à fait récente (Beyer & Debrie, 2011; Frémont, 2011).

Parmi les travaux portant sur l'évolution de la relation ville-port, notre approche se singularise par la prise en compte, tout au long de l'analyse, des trois facettes, existentielle, morphologique et organisationnelle qui fondent la notion de territoire (Le Berre, 1995).

Au fil de cette déconnexion, certaines continuités ont pu être soulignées. La première concerne l'éloignement progressif du port depuis le centre urbain sous l'action de deux facteurs principaux: des impératifs de nature technologique (liés à de nouveaux besoins fonciers et à la proximité des nouvelles infrastructures de transport performantes) et une pression foncière et immobilière embrayée par la croissance urbaine. La deuxième est relative à la raréfaction progressive de l'eau dans la ville causée par la recherche de sa maitrise. Des travaux de canalisations, voûtements, comblements, bouleversent les paysages hydrographiques sous l'impulsion tantôt de la recherche d'une meilleure performance des voies navigables, tantôt de l'amélioration de la salubrité publique. La troisième tient dans la création récurrente de disparités sociales au sein de ces territoires, dont le renouvellement des activités autour de l'eau a pu jouer un rôle de pivot. Face à ces constantes qui caractérisent cette déconnexion ville-port/ville-eau, se dessine néanmoins une bifurcation. Les villes et leur voie d'eau montrent une tendance à la réconciliation, sous l'effet conjugué de la montée des préoccupations environnementales et de l'importance de la valorisation d'une identité locale dans un contexte de compétition territoriale croissante. Inversement, l'analyse du dernier cycle de cette séquence a montré que villes et ports fluviaux poursuivent leur déconnexion. En effet, dans ce contexte concurrentiel pour lequel le «retour vers les centres» est un des enjeux pour les villes, une tension foncière s'exerce sur les zones portuaires actives et péri-centrales, davantage stimulée par les opérations de renouvellement des friches industrielles et infrastructurelles, participant à l'effet centripète du processus de métropolisation. Néanmoins, un changement de paradigme dans les formes d'action publique nous a amenés à remettre en question la poursuite de cette déconnexion pour proposer l'hypothèse d'une possible reconnexion. Introduit par le tournant post-fordiste en urbanisme, il concerne l'entrée du projet urbain comme nouveau dispositif d'action transversale, permettant potentiellement de dépasser les clivages de l'urbanisme fonctionnaliste. En outre, cette hypothèse est renforcée par l'essor des préoccupations liées à une économie «post-carbone» dans lequel cette nouvelle forme d'action publique prend place. Les réflexions liées à la durabilité urbaine soulignent en effet l'importance de

l'utilisation de la voie d'eau comme mode alternatif à la route pour le transport de marchandises et l'utilité d'un port urbain.

La deuxième étape, construite selon une approche synchronique*, a mis en relief les multiples dimensions de ces interfaces ville-port fluvial, intégrées dans diverses logiques fonctionnelles, spécifiques aux champs portuaire, urbain et hydrologique.

Les travaux menés à l'intersection de ces champs avaient été investis selon diverses approches issues de disciplines telles que les sciences politiques, l'urbanisme et l'aménagement, la géographie du transport, la géographie physique (hydrologie), le génie civil (architectural et urbain). Dans la plupart de ces travaux, cette intersection est binaire, résultant le plus souvent de la rencontre entre les champs urbain et portuaire (fluvial) ou entre celle des champs urbain et hydrologique. Ainsi, au croisement du champ de l'aménagement urbain et des études portuaires, des approches variées amènent à comprendre ces espaces sous différentes facettes. Des entrées politistes et territoriales questionnent les formes de dialogue ou de gouvernance ville-port (fluvial) (Debrie, 2011; Dooms & Macharis, 2003). Des entrées en géographie du transport donnent un autre visage de la relation ville-port en mettant en exergue le rôle du port fluvial, liant sa région à une chaine globale d'approvisionnement (Chanut, Paché, & Wagenhausen, 2012; Rodrigue, Debrie, Fremont, & Gouvernal, 2010; Strale, 2011). Des entrées en aménagement amènent à proposer des pistes d'actions pour le redéveloppement des villes-port (Association internationale Villes et ports, 2004; Charlier, 2007). Par ailleurs, à l'intersection des champs urbain et des études hydrologiques, se distingue une double perspective. Succinctement, la relation ville-fleuve prend deux teintes. Soit l'espace urbain, la ville sont mobilisés et étudiés dans le sens d'améliorer le cycle hydrologique (Debondt & Claeys, 2008; Mahaut, 2009; Nolf, Putseys, De Meulder, Shannon, & Willems, 2012). Soit la rivière, le canal, le fleuve sont mobilisés ou questionnés dans le support qu'ils offrent à améliorer l'attractivité urbaine de la ville (Bétin & Cottet-Dumoulin, 1999; Bonin, 2008; Farinella, 2005).

Notre approche s'est distinguée de ces apports par la triple intersection de ces champs urbain, portuaire et hydrologique. A cette fin, les démarches transcalaire (une méthode verticale de l'emboitement successif d'échelles) et multiscalaire (une méthode horizontale d'analyse à une échelle donnée d'enchevêtrements spatiaux aux dimensions diverses) sont apparues pertinentes pour appréhender ces différentes logiques fonctionnelles, leurs déclinaisons à différents échelons, et leurs potentielles interférences.

Ce temps de l'analyse a ainsi permis de poser la capacité du projet à faire articuler les échelles spatiales et temporelles comme une condition nécessaire à la réalisation d'une reconnexion des villes, de leur port fluvial et de leur voie d'eau. La question de leur articulation par cette nouvelle forme d'action publique dépendait en effet de la compréhension des différentes logiques fonctionnelles dans lesquelles ces espaces sont intégrés et de leurs enjeux : «densifier les fronts d'eau», «redéployer l'activité portuaire, le fret fluvial» ou encore «développer une meilleure gestion de l'eau». L'analyse transcalaire de ces enjeux, déclinée aux échelons supra-national, régional et local, a révélé que les arguments qui construisent ces enjeux, et en regard de ces derniers, les réponses que constituent les interfaces ville-port en tant que ressources territoriales, varient selon l'échelle, en fonction des défis que ces différents niveaux géographiques doivent relever. Par exemple, favoriser la densification urbaine, au niveau global, re-

lève d'une préoccupation principalement environnementale qui répond aux impacts négatifs du processus d'étalement urbain. Dans ce cadre, les interfaces ville-port offrent des opportunités de réponse par leur potentiel de densification et de mutabilité. Tandis qu'à l'échelon régional ou métropolitain, cet enjeu est davantage sous-tendu par des déterminants socio-économiques et politiques, liés à l'exode urbain vers les périphéries et à la compétition inter-urbaine. Les *riverfronts*, par leurs potentiels foncier et paysager, sont alors placés au coeur des stratégies d'attractivité territoriale. Enfin, l'analyse à l'échelon local permet de mettre en lumière les risques socio-économiques, notamment d'exclusion sociale, d'une densification qui ne serait pas suffisamment encadrée par les pouvoirs publics. L'analyse multiscalaire a permis de relever les interactions entre ces différentes logiques fonctionnelles. Des frictions et opportunités transversales sont révélées à l'échelon régional ou métropolitain. Celles-ci soulignent la question de l'articulation des outils de planification urbaine, portuaire ou de gestion de l'eau tandis que les échelles opératoires prennent sens dans des étendues spatiales variées: un ou des quartiers pour le champ urbain, l'hinterland* du port fluvial pour le champ portuaire, le bassin versant pour le champ hydrographique. C'est au niveau local que ces tensions, parfois nées à l'échelon supérieur, s'expriment le plus fortement, sous la forme de conflits. La zone charnière, formant le «lieu d'articulation de plusieurs logiques, qui constituent un enjeu pour le développement des territoires» (Lardon & Piveteau, 2005), est donc apparue comme une base pertinente pour étudier le rôle du dispositif de projet comme outil de médiation, capable (ou non) d'articuler ces logiques fonctionnelles, parfois mises en concurrence.

La troisième partie a consisté a interrogé la capacité des nouvelles formes d'action collective, sous l'égide du projet urbain, à offrir les conditions d'une bifurcation, d'une déconnexion à la reconnexion ville-port.

La clé d'entrée de cette partie est issue de la controverse portant sur le rôle du projet urbain entre, d'une part, un courant de pensée issu des recherches urbaines produites par des architectes et urbanistes et, d'autre part, des courants issus des travaux en sciences politiques et en géographie sociale. D'une part, les urbanistes, et plus particulièrement ceux qui ont un rapport privilégié avec le milieu de l'architecture, mettent en avant les méthodes de conception architecturale, approches itératives par essence, comme des nouvelles possibilités de modes d'organisation adaptées à des contextes plus incertains. Ces nouveaux modes pourraient contribuer à une reconnexion ville-port. En effet, les processus itératifs et souples qu'ils mettent en oeuvre permettraient d'articuler différentes échelles spatiales et temporelles (Ascher, 1995). Au coeur de ces démarches transversales, se situent l'outil du dessin, acte de médiation entre divers matériaux extra-disciplinaires (Gregotti, 2006), et la figure de l'architecte qui, grâce à sa formation généraliste, non spécialisée, lui permet de tenter de maitriser la complexité (Vigano, 2012). D'autre part, issus des sciences politiques et de la géographie sociale, certains auteurs soutiennent une approche géopolitique de l'aménagement (Subra, 2007). Dans ce cadre, la déconnexion ville-port aurait tendance à se prolonger. En effet, si comme l'énonce Genestier, le projet est un signe d'une soumission de l'urbanisme au marché (1993), le rapport de forces s'avérerait en défaveur de la fonction portuaire en raison de la différence de rente foncière avec les fonctions résidentielles, récréatives et commerciales, mais aussi en raison du mar-

ché du transport, pour lequel le mode routier est toujours plus compétitif. Cette dynamique s'en trouverait même renforcée si, comme l'a présenté G. Pinson, 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 (2009).

Reprenant la notion de territoire par le biais de ses trois facettes, à l'instar de la première partie, plusieurs angles d'analyse ont permis d'examiner le rôle du projet urbain et sa capacité à faire coopérer. Chacun de ces angles fait écho à une facette de la conception du projet urbain et offre des clés de compréhension de ses mécanismes et de son influence sur la fabrication de la ville. A l'instar de la démarche de F. Hernandez, centrée sur le processus d'élaboration des PDU, nous avons également pressenti le projet «*comme un fil conducteur pertinent car transversal: il mobilise ce qui est de l'ordre des représentations des territoires, des normes techniques et des jeux d'acteurs*» (Hernandez, 2003).

Considérant la facette morphologique du territoire, les approches spatiales et temporelles, nous ont amené à infirmer l'hypothèse du projet comme dispositif capable de reconnecter villes et ports fluviaux. Ce bilan est toutefois à nuancer lorsque ces espaces sont compris dans leur dimension organisationnelle. Du point de vue de leur facette existentielle, la question de la reconnexion montre deux directions, qui dépendent largement de la perspective dans laquelle on se place, en particulier entre celle de l'aménageur et de l'utilisateur. Les deux premières approches, appréciant les processus de projet à partir des espaces et des temporalités qu'ils recouvrent, ont permis d'appréhender leurs impacts sur la fabrique des interfaces ville-port fluvial. La construction d'outils analytiques tels que les cartographies évolutives des projets et les chronologies générales des relations entre projets nous ont amené à conclure que le rôle du projet participait davantage à la reproduction des coupures fonctionnelles par la création d'un système «ville», enserrant et finissant par exclure, geler ou délocaliser les sites d'activités portuaires subsistants. Considérant l'angle organisationnel du territoire, l'analyse a contribué à une lecture compréhensive du maintien de ces divisions fonctionnelles. Cependant, cette approche a montré parallèlement l'amorce de nouvelles formes de dialogue entre villes et ports fluviaux. D'une part, des facteurs de blocage maintiennent les coupures fonctionnelles qui cloisonnent les sphères urbaine et portuaire, propres aux conditions internes et externes des processus de projet. Intrinsèquement aux mécanismes qui construisent le projet, ces obstacles diffèrent selon l'échelon auquel ils sont conçus. L'échelon méso, régional ou métropolitain, rencontre des difficultés à décloisonner les sphères urbaines et portuaires compte tenu de l'empreinte de la structure de gouvernance ville-port sur les systèmes décisionnels, ou du cloisonnement de ces thématiques au sein de la de planification stratégique, laissant peu de place aux réflexions sur l'articulation de logiques, potentiellement contradictoires localement. Quant à l'échelon local, les traverses qui tendent à dissocier ville et port concernent plus particulièrement les difficultés à construire un processus capable de faire rencontrer des cultures de projets variées, de créer des ponts entre les volets stratégiques du plan ou du projet et leurs pendants réglementaires, et enfin, d'intégrer dans son périmètre d'actions ces fonctions urbaines et portuaires. Outre les obstacles intrinsèques au mécanismes propres du processus de projet, c'est finalement l'environnement économique dans lequel,

ou pour lequel il évolue qui pèse sur ses rouages, influence les décisions et oriente l'évolution de la relation ville-port fluvial vers une prolongation de leur déconnexion. En effet, ces espaces, à la limite du port et de la ville, cristallisent des débats portés à plus grande échelle, tels que les choix économiques, qui interrogent la réindustrialisation, la poursuite de la tertiarisation, la montée de l'économie résidentielle dans nos villes européennes. L'apanage des deux dernières formes, consolidée par la différence de rente foncière entre les fonctions urbaines (résidentielles, commerciales, touristiques, administratives, etc) et industrialo-portuaires, et la tentation de créer une plus-value sur ce différentiel, peut ainsi amener à accélérer la reconversion des terrains portuaires vers d'autres types d'activités. D'autre part, les processus de projet ont montré qu'ils pouvaient initier de nouvelles formes de dialogue, voire de collaborations entre villes et ports lorsqu'ils parviennent à faire articuler les échelles spatiales, temporelles, et de gouvernance. Considérant l'angle existentiel du territoire sous le prisme de la question de cette reconnexion ville-port, c'est finalement la césure entre la conception et le vécu de ces espaces qui est mise en lumière. Du point de vue de la conception de ces espaces, l'approche est davantage «géopolitique». L'analyse des représentations montre que la segmentation matérielle et la gestion compartimentée entre espaces urbains et espaces industrialo-portuaires tend à se reproduire dans les discours et représentations des acteurs qui organisent aujourd'hui ces espaces. La définition des enjeux et stratégies des uns peut devenir facteurs de blocage de développement pour les autres, traduisant symboliquement cette fois, la fracture entre économie résidentielle et productive. Du point de vue des usagers, la représentation de l'espace de «quiétude», «respirant», «capable d'ouvrir les sens», associée à des moments dédiés à la détente ou au retrait domine les discours de ceux qui les pratiquent. Elle prend davantage sens dans des environnements physiques denses et enclavés par le passage d'infrastructures de transports. S'opposant à l'environnement conflictuel des sphères de conception et de décision portant sur ces espaces, ces représentations amènent à faire de la notion de polyvalence une piste clé qui pourrait fonder l'amorce d'une reconnexion ville-port.

Finalement, la quatrième partie propose les conditions d'une reconnexion ville-port fluvial. Pour qu'elle soit totale, nous avons souligné l'importance d'agir sur les trois facettes des ces interfaces urbano-portuaires qui, en constante interaction, participe à constituer le système ville-port. Ainsi, nous avons proposé des pistes, inspirées d'exemples d'innovations, touchant l'ensemble des composants ce système. En amont, la reconnexion «organisationnelle» touche l'évolution des formes de gouvernance ville-port, notamment les cadres de dialogue. En aval, la reconnexion «morphologique» touche les nouvelles formes d'aménagement, de l'organisation d'une polyvalence dans l'espace et dans le temps, aux nouvelles formes de synergie basées sur l'économie circulaire. Enfin, au coeur de cette reconnexion, le processus de projet joue le rôle de rouage central en se fondant, de concert, sur la facette «organisationnelle», par le dispositif d'action collective qu'il met en place, sur la facette «existentielle» par les représentations du territoire, qui fondent les enjeux des négociations et enfin, sur la facette «morphologique» par le produit spatial qui en émerge, et participe à remodeler les paysages fluviaux.

Les apports de la thèse: cadre et outils méthodologiques, contributions théoriques et préconisations d'actions

Partir de l'espace amenait à questionner l'évolution de la relation ville-port vers une reconnexion par les nouvelles méthodes d'action publique, en prenant le cas du projet urbain. Partir du processus, du dispositif d'action conduisait à interroger la capacité du projet à décloisonner des logiques sectorielles, en prenant le cas des interfaces ville-port fluvial. Ces deux questions croisées nous ont conduit à apporter des résultats en termes de méthode, de connaissances et de préconisation d'actions.

Sur le plan de la méthode, l'ambition était de construire, un cadre méthodologique de manière empirique, par des allers-retours entre théories et observations de terrains. Compte tenu de la problématique et de l'approche choisies, la méthodologie devait être suffisamment rigoureuse pour encadrer, construire et appuyer le raisonnement, mais aussi suffisamment souple pour intégrer les nouvelles donnes découvertes au fil de nos pérégrinations, constituées de différentes approches exploratoires. *In fine*, partant d'une démarche inductive, cet itinéraire méthodologique, construit progressivement, s'est structuré en quatre temps complémentaires. Au fil de ce cheminement, trois prismes d'analyse ont été privilégiés: le temps, l'espace et le jeu d'acteurs. La première étape relevait d'une approche diachronique. Elle permet de positionner la question de recherche au sein des dynamiques spatiales et temporelles dans lesquelles elle s'inscrit, et d'interroger les ruptures, ou continuités que cette problématique soulève. La deuxième et la troisième étape se sont fondées sur une approche synchronique. Dans le deuxième temps, plusieurs champs d'actions des politiques d'aménagement du territoire ont été pris en compte sous le prisme d'un emboitement successif d'échelles. Cette variation du regard a permis d'en identifier les logiques fonctionnelles, leurs déclinaisons à différents niveaux géographiques, leurs potentielles interactions et les zones charnières dans lesquelles elles pourraient s'entrecroiser. La troisième étape précise la deuxième en approfondissant l'analyse à partir des zones charnières, dans lesquelles se cristallisent la problématique. De ce fait, ce troisième temps, fondé sur l'enquête de terrains, fait croiser les niveaux d'analyse avec la revue de littérature et d'étude des politiques publiques étudiées précédemment. Des outils d'analyse originaux ont été créés, appliqués à nos deux études de cas, tels que les cartographies évolutives des projets réalisées à deux échelons, les chronologies générales des relations entre les projets, le tableau des acteurs et projets par échelon spatial, le tableau de participation croisée «portuaire»/ «urbaine» dans l'élaboration de plans stratégiques d'aménagement, etc. Cet itinéraire méthodologique, issu d'une démarche pluridisciplinaire, pourrait être appliqué à d'autres problématiques naissant de la rencontre de deux champs d'actions des politiques d'aménagement.

Sur le plan des apports théoriques, nous avons approfondi la compréhension de ces objets géographiques particuliers que sont les villes-ports fluviaux. L'approche diachronique a permis de mettre en lumière la double séquence qui a vu se déconnecter les villes et leur port fluvial/ les villes et leur voie d'eau. L'approche synchronique a montré les différentes logiques fonctionnelles qui s'enchevêtrent sur ces espaces en leur conférant de multiples dimensions, en les intégrant dans de multiples enjeux. Ainsi, en regard du champ urbain, les interfaces ville-port apparaissent comme des pôles, voire des façades urbaines, mutables et potentiellement «densifiables» dans des contextes

conjugués de lutte contre l'étalement urbain et de compétition inter-urbaine. En regard du champ portuaire, ces interfaces s'inscrivent également dans une logique de polarité, mais aussi de nodalité vis-à-vis des réseaux de transports dans lesquels ils s'intègrent. Dans un contexte de préoccupations croissantes de rééquilibrage vers des modes de transport moins polluants, les ports et mode fluviaux apparaissent comme des alternatives au mode routier, dès lors qu'ils s'intègrent dans des solutions intermodales. Par ailleurs, la mondialisation de l'économie renforce leur rôle d'intermédiation entre logistique massifiée et logistique capillaire urbaine. Enfin, en regard du champ hydrologique, dans le contexte d'une évolution des cadres de conception de la gestion de l'eau, d'une logique de gestion des flux canalisés à une logique de gestion spatiale de l'eau, ces espaces attirent davantage l'attention dans leur dimension de bassin versant, l'unité géographique de l'analyse du cycle hydrologique et de ses effets. Ces différentes logiques fonctionnelles sont à la source d'autant d'actions et d'initiatives susceptibles d'être contradictoires. Partant d'observations de terrains, l'analyse des zones charnières a montré les limites du projet comme dispositif qui puisse articuler ces différentes logiques et organiser de nouvelles formes de mixité fonctionnelle.

En effet, dans un autre registre d'apports théoriques, propres à la notion de projet urbain, la capacité de ces processus, aptes à créer de la mixité fonctionnelle et de la polyvalence et à articuler les différentes dimensions et modes d'actions, grâce à la transversalité et à la souplesse des dispositifs d'interactions, a été ici mise en doute. Appliqués dans des contextes tels que les interfaces ville-port, où les logiques sectorielles dominent, au sens de la fragmentation des tâches, ces processus rencontrent des difficultés à créer de véritables démarches de co-production de l'espace. Plus encore, sous l'action de plusieurs facteurs concomitants, ces dispositifs prolongeraient les cloisonnements entre les champs d'actions de l'aménagement, en accroissant les rapports de force existants. D'abord, ces positions de tranchées sont renforcées par le contexte d'incertitudes lié aux choix à réaliser en matière d'affectations, tributaire ici d'un plus large débat sur les choix d'économie à faire autour de la voie d'eau, en milieu urbain. Ces incertitudes concernent également la grande dispersion financière mais particulièrement celle des propriétés foncières autour des voies d'eau. Ensuite, la compétition inter-urbaine et les processus de périurbanisation intensifient les préoccupations d'attractivité urbaine, pour lesquelles les espaces péri-centraux*, et de surcroit bord à voie d'eau, offrent des potentialités de réponses. Leur rareté et leur singularité augmentent les tensions pour leur utilisation et, dans ce cas, le clivage ville/port. Finalement, les difficultés de collaborations autour de la construction d'un projet entre différentes sphères d'actions naissent, d'une part, de l'empreinte du contexte institutionnel sur les systèmes décisionnels, plus ou moins perméables entre ces différents champs d'actions et, d'autre part, des cultures divergentes de projet, les unes centrées sur l'action à mettre en oeuvre (praxis), les autres centrées sur l'action finalisée (poiésis).

Les contributions théoriques sont également issues du regard croisé des terrains lillois et bruxellois. Nous avons montré que les deux villes présentent des traits communs en termes démographiques, historiques et économiques. Métropoles millionnaires, elles font face aux processus de périurbanisation et de dualisation sociale. Elles ont une histoire commune: unies lors des périodes bourguignonnes, et habsbourgeoises, elles se délient lors de la conquête fran-

çaise au 17ème siècle. D'un point de vue économique, elles connaissent toutes deux une tertiarisation croissante tandis que le processus de désindustrialisation a fortement marqué leurs paysages socio-économiques et urbains. Cependant le choix de ces terrains prenait plus particulièrement sens pour des raisons liées à l'évolution actuelle de leur relation ville-port, mise en branle. Dans les deux cas, un regard neuf et très récent est porté par les collectivités publiques et les acteurs privés sur les espaces bordés par leur voie d'eau, et par extension, sur les zones portuaires péri-centrales. Mais parallèlement, l'architecture de leur gouvernance ville-port sont distinctes. Ce regard croisé permettait donc d'explorer une problématique d'aménagement similaire, prise en charge dans des systèmes institutionnels, politiques et décisionnels différents. Partant de là, la comparaison a permis d'évaluer l'influence des ces systèmes sur les processus visant à l'aménagement des espaces, à la limite du port et de la ville, et de manière corollaire, sur l'évolution de la relation ville-port. Ainsi, à Lille, l'autorité concédante, Voies Navigables de France (VNF), exerçant ses missions pour le compte de l'Etat, a délégué sa compétence à la Chambre de Commerce et d'Industrie de Lille Métropole (aujourd'hui CCI Grand Lille). En France, l'ouverture à la décentralisation des ports ouvre le débat d'une prise de compétence par la Région Nord-Pas-de-Calais. Tandis qu'à Bruxelles, suite à la régionalisation de l'Etat, la compétence portuaire a déjà fait l'objet d'un transfert vers la Région Bruxelles-Capitale. A Bruxelles, la gouvernance ville-port, fondée sur une participation représentative de chacune des sphères dans leur système décisionnel respectif, se décline à travers la représentation directe de la fonction portuaire à l'exécutif régional, la représentation réciproque de chacune des sphères urbaine et portuaire dans les niveaux décisionnels des organes de gestion compétents, et l'élaboration d'un contrat de gestion quadriannuel entre la Région Bruxelles-Capitale et le Port de Bruxelles. Le modèle de gouvernance ville-port lillois, moins sophistiqué puisque la compétence portuaire est toujours sous tutelle de l'Etat, n'offre que des scènes limitées de dialogue, dans l'espace ou dans le temps. Par ailleurs, la plupart de ces dispositifs de dialogue n'intervient pas au niveau décisionnel. Ils ont davantage un rôle consultatif. Néanmoins, le modèle bruxellois n'ouvre pas nécessairement toutes les portes à une reconnexion ville-port. La manière dont est utilisé ce modèle maintient certaines formes de cloisonnements et de difficultés à ouvrir de véritables synergies; notamment parce que les représentants dans chacune des sphères décisionnelles revêtent davantage une fonction de contrôle qu'un rôle leur permettant d'émettre des propositions, ou parce que la tutelle régionale, liée à un cycle électoral quinquennal, ne permet pas de garantir la vision à long terme que l'activité portuaire nécessite.

Sur le plan des préconisations d'actions, différentes entrées ont fait l'objet de réflexions. En effet, au vu des résultats précédents, qui avaient montré les relations qui lient le mode de gouvernance, les processus de projet et leurs déclinaisons opérationnelles, il s'est avéré nécessaire de proposer des pistes d'actions sur ces trois plans.

Perspectives de recherche

Les perspectives de recherche concernent à la fois le plan méthodologique, celui des contributions théoriques et les préconisations d'actions.

Afin d'éprouver sa flexibilité, l'itinéraire méthodologique proposé pourrait trouver d'autres champs d'application. Nécessairement à l'intersection de deux champs d'actions des politiques publiques, portés sur des espaces convoités, sur lesquels se jouent des relations réseaux/territoires, la problématique pourrait par exemple être étendue aux quartiers de gare. En effet, «*si la gare et son quartier posent des questions de périmètre et d'étendue dans une logique de continuité spatiale, de liaison interquartiers et de percolation des tissus urbains, ils posent également des questions relatives aux conditions de mise en relation d'espaces disjoints à l'échelle des régions urbaines, rejoignant la perspective d'un «urbanisme des réseaux» dans ses composantes topologiques, cinétiques et adaptatives*» (Groux & Menerault, 2011). Cette perspective s'inscrit alors dans la continuité des travaux de P. Menerault portant sur la problématique des liens entre réseaux et territoires. Cette question se trouve actuellement renforcée par le modèle du renouvellement urbain privilégiant des formes urbaines denses, voire plus intenses.

Sur le plan théorique, le croisement entre les sphères hydrologique et portuaire pourrait faire l'objet d'une étude plus approfondie. En effet, les compétences segmentées portant, d'une part, sur la gestion de l'infrastructure fluviale et, d'autre part, sur la gestion de l'eau à l'échelle du bassin versant, peuvent être sources de stratégies contradictoires. La dialectique réseau-territoire se décline dans cette perspective par l'articulation de deux logiques qui pourraient être améliorée au sein d'une gestion intégrée de l'eau. Cet axe prolonge notamment les travaux de V. Mahaut, s'attachant à la question de la relation entre les formes urbaines et la gestion de l'eau dans les villes.

Enfin, les préconisations d'actions, ébauchées de manière schématique, pourraient être prolongées. Les réflexions portant sur les modes de gouvernance ville-port, sur les processus de projet, sur les pistes opérationnelles liées aux formes d'aménagement pourraient être alimentées par l'étude de cas supplémentaires, dans d'autres contextes institutionnels et politiques. Dans chacune des ces pistes, la polyvalence de l'espace, dont nous avons esquissé les contours dans la dernière partie, pourrait être une notion-clé d'entrée à explorer. En effet, ce concept, appliqué ici aux zones péri-centrales sous tension foncière, nous semble particulièrement porteur, dans des contextes métropolitains souhaitant à la fois garantir une mixité fonctionnelle et intensifier «un retour vers les centres».

Sources écrites et orales

1. Bibliographie

Andres, L., & Bochet, B. (2010). Ville durable, ville mutable: quelle convergence en France et en Suisse? *Revue d'Économie Régionale & Urbaine, 4*(octobre), 729-746. Repéré à www.cairn.info/revue-d-economie-regionale-et-urbaine-2006-5-page-725.htm.

Artus, P., & Virard, M.-P. (2011). *La France sans ses usines*. Paris: Fayard.

Ascher, F. (1995). *Métapolis ou l'avenir des villes*. Paris: Odile Jacob.

Ascher, F. (2003). "Métropolisation". Dans J. Lévy & M. Lussault (dir.), *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés*. Paris: Belin.

Association internationale Villes et ports (2004). *Villes et ports intérieurs, stratégies d'un développement durable les actes, [Brussels, 11-12 December 2003]*. Le Havre: Association internationale Villes et ports = International association cities & ports.

Avitabile, A. (2004). Le projet urbain: une culture du territoire et de l'action urbaine. Dans Y. Chalas (dir.), *L'imaginaire aménageur en mutation*. Paris: L'Harmattan.

Bailleul, H. (2008). Les nouvelles formes de la communication autour des projets urbains: modalités, impacts, enjeux pour un débat participatif. *Métropoles, 3*. Repéré à http://metropoles.revues.org/2202

Bailly, A. (1995). Les représentations en géographie. Dans A. Baillly, R. Ferras & D. Pumain (dir.), *Encyclopédie de la géographie* (p. 369-381). Paris: Economica.

Barret, C., Charvet, J.-P., Dupuy, G., & Sivignon, M. (2000). *Dictionnaire de géographie humaine*. Paris: Liris.

Bartholeyns, C. (2010). L'enjeu de l'offre foncière économique, clé de transformation durable des territoires métropolitains. *Etudes foncières, 148*(novembre-décembre).

Baudouin, T. (2003). Firmes globales et places territorialisées. Dans M. Collin (dir.), *Ville portuaire, acteur du développement durable*. Paris Budapest Torino: l'Harmattan.

Baudouin, T., & Collin, M. (1996). L'après friches portuaires. *Urbanisme, 291*(nov.déc.), 24-32.

Bétin, C., & Cottet-Dumoulin, L. (1999). Mémoire fluviale, Planification stratégique, Le cas d'Oullins dans l'agglomération lyonnaise. *Annales de la Recherche Urbaine, 82*, 118-129.

Beyaert, M. (2006). *La Belgique en cartes: l'évolution du paysage à travers trois siècles de cartographies*. Tielt: Lanoo.

Beyer, A., & Debrie, J. (2011). Les temporalités frontalières et urbaines du port de Strasbourg. Analyse géohistorique d'une relation fluviale ville-port: Programme de recherche FLUIDE, Agence Nationale de la Recherche, Université Paris-Est, Unité Systèmes Productifs, Logistique, Organisation des Transports, Travail.

Bird, J. (1963). *The major seaports of the United Kingdom*. London: Hutchinson of London.

Blanchet, A., & Gotman, A. (2007). *L'enquête et ses méthodes. L'entretien (2éme édition)*. Saint-Jean de Braye: Armand Collin.

Bonin, S. (2008). Fleuves en ville: enjeux écologiques et projets urbains. *Strates*. Repéré à http://strates.revues.org/index5963.html

Boubacha, E., Davoult, D., & Gueguen, É. (1997). *Ville et port: mutation et recomposition, note de synthèse et bibliographie*. Paris-La Défense: Éd. Villes et territoires.

Boutinet, J.-P. (1990). *Anthropologie du projet*. Paris: Presses Universitaires de France.

Brunet, R., Ferras, R., & Théry, H. (1992). *Les mots de la géographie, dictionnaire critique*. Paris: RECLUS - La Documentation Française.

Caniot, J. (2005). *Les rivières de Lille, la Deûle et le Becquerel*. Bondues: Jean-Bernard.

Chaline, C. (1988). La reconversion des espaces fluvio-portuaires dans les grandes métropoles. *Annales de Géographie, 544*, 695-715.

Chaline, C., & Rodrigues Malta, R. (1994). *Ces ports qui créèrent des villes coordination, Rachel Rodrigues Malta*. Paris: Ed. l'Harmattan.

Chanut, O., Paché, G., & Wagenhausen, F. (2012). Logistique urbaine: refonder les logiques d'intermédiations. *Management & Avenir, 1*(51), 186-207.

Charlier, J. (2007). Le caractère protéiforme des interfaces urbano-portuaires (*Faire la ville avec le port, quelles stratégies pour le redéveloppement des espaces de liaison ville/port ? Guide des bonnes pratiques* (p. 7-11). Le Havre: Ville du Havre.

Charlier, J. (2014). Le Port de Bruxelles, un outil économique régional au coeur des enjeux urbains. Dans A. Beyer & J. Debrie (dir.), *Les métropoles fluviales, concilier aménagement et logistique pour un développement urbain durable* (p. 267-279). Paris: L'Oeil d'Or.

Charlot-Valdieu, C., & Outrequin, P. (2009). *Ecoquartier, mode d'emploi*. Paris: Eyrolles.

Colin, C. (2014). Les sites portuaires en ville transformés en ressource métropolitaine. Le cas du port de Lyon Edouard-Herriot. Dans A. Beyer & J. Debrie (dir.), *Les métropoles fluviales, concilier aménagement et logistique pour un développement urbain durable* (p. 231-239). Paris: L'Oeil d'Or.

Collin, M. (2003). Coopérations productives dans les villes portuaires. Dans M. Collin (dir.), *Ville portuaire, acteur du développement durable*. Paris Budapest Torino: l'Harmattan.

Collin, M. (2003). Un nouveau mode de développement pour des villes productives. Dans M. Collin (dir.), *Ville portuaire, acteur du développement durable*. Paris Budapest Torino: l'Harmattan.

Corijn, E., & Eefje, V. (2009). *Bruxelles!*. Bruxelles: Vubpress.

Coudert, L. (2006). Dynamiques urbaines et sociales dans les quartiers péricentraux. (Thèse de doctorat, Université de Nantes, Nantes).

Dagnino, G. B. (2007). La dynamique des stratégies de coopétition. *Revue française de gestion, 7* (176), 87-98.

Davezies, L. (2008). *La République et ses territoires*. Condé-sur-Noireau: Editions du Seuil.

Davezies, L. (2009). L'économie locale "résidentielle". *Géographie, économie, société, 11*(1), 47-53.

Debondt, K. (2011). Un avenir durable pour nos enfants les Bruxellois. *Bruxelles en mouvements, 247-248*(avril-mai), 28-31.

Deboosere, P., Eggerickx, T., Hecke, E. V., & Wayens, B. (2009). Etats généraux de Bruxelles. La population bruxelloise: un éclairage démographique. *Brussels studies, Note de synthèse n°3*. Repéré à http://www.brusselsstudies.be

Debrie, J. (2011). Une approche territoriale de la gouvernance ou le dialogue secteur/territoire: l'exemple des projets urbains fluviaux: Programme de recherche FLUIDE, Agence Nationale de la Recherche, Université Paris-Est, Unité Systèmes Productifs, Logistique, Organisation des Transports, Travail.

Debrie, J. (2014). La relation ville-port dans les métropoles fluviales: quelle gouvernance? Dans A. Beyer & J. Debrie (dir.), *Les métropoles fluviales, concilier aménagement et logistique pour un développement urbain durable* (p. 221-229). Paris: L'Oeil d'Or.

Debrie, J., Eliot, E., & Soppé, M. (2005). Un modèle transcalaire des nodalités et polarités portuaires. Exemple d'application au port de Hambourg. *M@ppemonde, 79*(3).

Declève B., Ananian P., Anaya M., & Lescieux A. (2009). *Densités bruxelloises et formes d'habiter.* Bruxelles: Direction Etudes et Planification, Administration de l'Aménagement du Territoire et du Logement, Ministère de la Région de Bruxelles-Capitale.

Decouzon, C., & Maillefert, M. (2012). Evaluer des projets d'écologie industrielle sur des parcs d'activités: des synergies au territoire. *Géographie, économie, société, 2012/4, Vol.14*, 411-434.

Deligne, C. (2003). *Bruxelles et sa rivière : genèse d'un territoire urbain, 12e - 18e siècle* Turnhout: Brepols.

Deligne, C. (2005). *Bruxelles sortie des eaux. Les relations entre la ville et ses cours d'eau du Moyen Age à nos jours.* Bruxelles: Musées de la Ville de Bruxelles.

Demey, T. (1990). *Bruxelles, chronique d'une capitale en chantier (tome 1).* Bruxelles: Paul Legrain.

Demey, T. (2008). *Un canal dans Bruxelles, Bassin de vie et d'emploi.* Bruxelles: Badeaux.

Dessouroux, C., & Puissant, J. (2008). *Espaces partagés, espaces disputés: Bruxelles, une capitale et ses habitants.* Bruxelles: Cirhibru-ULB.

Dooms, M., & Haezendonck, E. (2004). *An extension of 'green port portfolio analysis' to inland ports: an analysis of a range of eight inland ports in Western Europe.* Communication présentée à la conférence annuelle de l'International Association of Maritime Economists (IAME), Izmir, 30 juin- 02 juillet 2004.

Dooms, M., & Macharis, C. (2003, 27-30 août 2003). *A framework for sustainable port planning in inland ports: a multistakeholder approach.* Communication présentée the 43rd European Congress of the Regional Science Association, Jyväskylä.

Dorso, F. (2012). Le pas de côté. Logiques de l'écart et régulations informelles dans l'espace urbain. Dans M. Boucher & V. Malochet (dir.), *Regards croisés sur la régulation des désordres* (p. 165-182). Paris: L'Harmattan.

Douet, M., & Gambet, E. (2010). Nouveaux acteurs, nouveaux contrats. Dans J. Debrie & V. Lavaud-Letilleul (dir.), *La décentralisation portuaire: réformes, acteurs, territoires*. Paris: L'Harmattan.

Ducruet, C. (2005). Structures et dynamiques spatiales des villes portuaires, du local au mondial. *M@ppemonde, 77*(1).

Ducruet, C. (2008). Typologie mondiale des relations ville-port. *Cybergéo: European Journal of Geography 417*. Repéré à http://cybergeo.revues.org/index17332.html

Dupuy, G. (1989). Réseaux (philosophie de l'organisation). *Encyclopaedia universalis, Corpus n°19*, 875-882.

Dupuy, G., & Géneau de Lamarlière, I. (2007). *Nouvelles échelles des firmes et des réseaux un défi pour l'aménagement*. Paris: l'Harmattan.

Delmotte, F., Hubert, M., & Tulkens, F. (2009). Les schémas directeurs, et après? L'avenir du développement urbain à Bruxelles en question. *Brussels studies, numéro 30*. Repéré à http://www.brusselsstudies.be/publications/index/index/id/117/lang/fr

Di Méo, G. (2003). "Production de l'espace". Dans J. Lévy & M. Lussault (dir.), *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés*. Paris: Belin.

Erkman, S. (1998). *Vers une écologie industrielle*. Paris: Editions Charles Léopold Mayer.

Farinella, R. (2005). *I fiumi come infrstrutture culturali, Rivers as cultural infrastructures*. Bologna: Editrice Compositori.

Fastenaekens, G. (2010). *Correspondance*. Bruxelles: Arp Eds.

FNAU (2011). *Innovations ville-port, pour des projets intégrés ville-port*. Paris: Fédération Nationale des Agences d'Urbanisme.

Frémont, A. (2011). Fleuve et métropole: la grande déconnexion: Programme de recherche FLUIDE, Agence Nationale de la Recherche, Université Paris-Est, Unité Systèmes Productifs, Logistique, Organisation des Transports, Travail.

Fremont, A. (2011). Reconnecter le fleuve et métropole: Programme de recherche FLUIDE, Agence Nationale de la Recherche, Université Paris-Est, Unité Systèmes Productifs, Logistique, Organisation des Transports, Travail.

Genestier, P. (1993). Que vaut la notion de projet urbain? *L'architecture d'aujourd'hui, 288*, 40-46.

Gerbaud, H. (2014). L'approche londonienne du fret fluvial. Dans A. Beyer & J. Debrie (dir.), *Les métropoles fluviales, concilier aménagement et logistique pour un développement urbain durable*. Paris: L'Oeil d'Or.

Gevaers, R., Van de Voorde, E., & Vanelslander, T. (2011). Characteristics and typology of last-mile logistics from an innovation perspective in an urban context. Dans C. Macharis & S. Melo (dir.), *City Distribution and Urban Freight Transport, Multiple Perspectives*. Cheltenham: Edward Elgar Publishing

Godard, O. (1994). Le développement durable. Paysage intellectuel. *Natures, Sciences, Sociétés, 2*(4 (octobre)), 309-322.

Gravari-Barbas, M., & Jacquot, S. (2007). L'événement, outil de légitimation de projets urbains : l'instrumentalisation des espaces et des temporalités événementiels à Lille et Gênes. *Géocarrefour, 82/3*. Repéré à http://geocarrefour.revues.org/2217

Gregotti, V. (2006). *Dix-sept lettres sur l'architecture*. Marseille: Parenthèses Editions.

Groux, A., & Menerault, P. (2011). Les quartiers de gare, moteurs de renouvellement urbain. *Etudes foncières, 150*(mars-avril), 32-33.

Hall, P. (2012). Connecting, disconnecting and reconnecting: Port-logistics and Vancouver's Fraser River. *L'Espace géographique, 41*(3), 223-235.

Hernandez, F. (2003). *Le processus de planification des déplacements urbains entre projets techniques et modèles de ville.* (Thèse de Doctorat en aménagement de l'espace - Urbanisme, Université de droit d'économie et de siences d'Aix-Marseille III).

Hoyle, B. S. (1989). The Port City Interface - Trends, Problems and Examples. *Geoforum, 20*(4), 429-435.

Hubert, M., Dobruszkes, F., & Macharis, C. (2006). Etats généraux de Bruxelles. La mobilité à, de, vers et autour de Bruxelles. *Brussels studies*. Repéré à http://www.brusselsstudies.be/medias/publications/FR_69_EGB1.pdf

Hurault, J.-P. (2011). Convention foncière et pôle d'échanges multimodal au Mans. *Etudes foncières, 150*(mars-avril).

Ingallina, P. (2001). *Le projet urbain*. Paris: Presses Universitaires de France.

Ingallina, P., & Roncayolo, M. (2003). "Projet urbain". Dans J. Lévy & M. Lussault (dir.), *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés*. Paris: Belin.

Kaufmann, J.-C. (2011). *L'enquête et ses méthodes. L'entretien compréhensif (3ème édition)*. Saint-Jean de Braye: Armand Collin.

Kernéis, M. (2011). Le transfert de propriété du domaine public fluvial aux collectivités en France : entre cohérence de la réforme décentralisatrice et balkanisation du cours d'eau. *Vertigo, Hors-série 10*(décembre). Repéré à http://vertigo.revues.org/11447

Lacoste, R., & Gallais Bouchet, A. (2012). Analyse qualitative des outils de coordination et de coopération dans le cadre de la politique portuaire française: le cas des grands ports maritimes. *L'Espace Politique, 16*(2012-1).

Lardon, S., & Piveteau, V. (2005). Méthodologie de diagnostic pour le projet de territoire: une approche par les modèles spatiaux. *Géocarrefour, 80*(2).

Lavaud-Letilleul, V. (2010). La décentralisation, facteur de recomposition des relations ville-port? Dans J. Debrie & V. Lavaud-Letilleul (dir.), *La décentralisation portuaire: réformes, acteurs, territoires*. Paris: L'Harmattan.

Le Berre, M. (1995). Territoires. Dans A. Baillly, R. Ferras & D. Pumain (dir.), *Encyclopédie de la géographie* (p. 601-622). Paris: Economica.

Le Galès, P. (2003). *Le retour des ville européennes. Sociétés urbaines, mondialisation, gouvernement et gouvernance*. Paris: Presses de Sciences Po.

Le Sueur, B. (1997). La voie d'eau, machine hydraulique, outil polyvalent d'aménagement du territoire. *Annales de Géographie, 106*(593-594), 195-204.

Leblicq, Y. (1998). L'urbanisation de Bruxelles au XIXe et XXe siècles. Dans Y. Leblicq (dir.), *Histoire de l'aménagement des villes* (p. 158-188). Bruxelles: Presses universitaires de Bruxelles.

Lechner, G. (2006). *Le fleuve dans la ville. La valorisation des berges en milieu urbain*. Paris: Direction Générale de l'Urbanisme, de l'Habitat et de la Construction.

Lecuyer, M. (2013). Quel système portuaire pour le Nord - Pas-de-Calais? : Programme de recherche FLUIDE, Agence Nationale de la Recherche.

Lévêque, L. (2012). Le nouveau rôle des autorités portuaires dans l'adaptation des clusters aux enjeux de la globalisation. *L'Espace Politique, 16*. Repéré à http: /index2210.html ; DOI : 10.4000/ espacepolitique.2210

Lonchambon, F., Petitet, S., & Schmit, P. (2010). Foncier économique, le mal aimé? *Etudes foncières, 148*(novembre-décembre).

Macharis, C., Pekin, E., Caris, A., & Jourquin, B. (2008). *A decision support system for intermodal transport policy*. Bruxelles: VUB Press.

Mahaut, V. (2009). *L'eau & la ville, le temps de la réconciliation, Jardins d'orage & nouvelles rivières urbaines.* (Thèse de doctorat, Université catholique de Louvain, Louvain-La-Neuve).

Menerault, P. (1997). Dynamiques et politiques régionales autour du tunnel sous la Manche et du T.G.V. Nord. *Annales de Géographie, 106*(593-594), 5-33.

Merenne-Schoumaker. (1983). Stratégie de réindustrialisation d'une grande ville: le cas de Bruxelles. *Hommes et Terres du Nord* (1), 35-43.

Motquin, L., & Schaut, C. (1991). *Bruxelles, d'un canal à l'autre.* Bruxelles: CFC- Editions.

Narcy, J.-B. (2004). *Pour une gestion spatiale de l'eau comment sortir du tuyau ?* Bruxelles Bern Berlin [etc.]: P.I.E.-Peter Lang.

Negura, L. (2006). L'analyse de contenu dans l'étude des représentations sociales. *SociologieS, Théories et recherches*,

Noël, F. (2004). *Sociologie de la ville*. Bruxelles: Presses universitaires de Bruxelles.

Noël, F. (2009). La politique de revitalisation des quartiers: à la croisée de l'action urbanistique et sociale. Dans Agence de Développement Territorial pour la Région de Bruxelles-Capitale (dir.), *Bruxelles dans 20 ans* (p. 213-233). Bruxelles: Région de Bruxelles-Capitale.

Nolf, C., Putseys, I., De Meulder, B., Shannon, K., & Willems, P. (2012). Ruimte voor water in de stad: naar een meer geïntegreerde steden- en waterbouwkundige benadering. *WT Afvalwater*(1), 3-16.

Paffoni, E. (2013). *Renouveau du fluvial et dynamique métropolitaines, le cas des ports fluviaux franciliens (1980-2010).* (Thèse de doctorat, Université Paris-Est, Marne-La-Vallée).

Palsky, G. (2010). Cartes participatives, cartes collaboratives, la cartographie comme maïeutique. *CFC (Comité Français de Cartographie), 205*(septembre).

Paris, D. (2002). Lille, de la métropole à la région urbaine. *Mappemonde, 66*.

Paris, D., & Mons, D. (2009). *Lille Métropole, Laboratoire du renouveau urbain*. Paris: Parenthèses.

Paris, D., & Stevens, J.-F. (2000). *Lille et sa région urbaine la bifurcation métropolitaine*. Paris Montréal (Québec): l'Harmattan.

Pinson, G. (2009). *Gouverner la ville par projet urbanisme et gouvernance des villes européennes*. Paris: Sciences Po les presses.

Prelorenzo, C., & Rouillard, D. (2003). *Échelles & dimensions architecture, ville, territoire*. Paris Budapest Torino: l'Harmattan.

Rérat, P. (2006). Mutations urbaines, mutations démographiques. Contribution à l'explication de la déprise démographique des villes-centres. *Revue d'Économie Régionale & Urbaine, 5* (décembre), 725-750. Repéré à www.cairn.info/revue-d-economie-regionale-et-urbaine-2006-5-page-725.htm.

Rodrigue, J. P., Debrie, J., Fremont, A., & Gouvernal, E. (2010). Functions and actors of inland ports: European and North American dynamics. *Journal of Transport Geography, 18*(4), 519-529. doi: Doi 10.1016/J.Jtrangeo.2010.03.008

Rosemberg-Lasorne, M. (1997). Marketing urbain et projet de ville: parole et représentations géographiques des acteurs. *Cybergeo: European journal of Geography, 32*. Repéré à http://cybergeo.revues.org/1977

Savy, M. (2006). *Logistique et territoire* Paris: la Documentation française.

Strale, M. (2011). La logistique comme outil de reconversion des ports urbains. Application au Port de Bruxelles (rapport Prospective Research for Brussels). Bruxelles: INNOViris.

Strale, M. (2011a). L'évolution récente du transport de marchandises en Belgique. *EchoGéo,* (15). Repéré à http://echogeo.revues.org/12311

Subra, P. (2007). *Géopolitique de l'aménagement du territoire*. Paris: A. Colin.

Swyngedouw, E. (2007). The state of the situation. Post-political Cities. Dans P. Stouthuysen & J. Pille (dir.), *The state of the city, the city is the state*. Bruxelles: VUBPress.

Van Criekingen, M. (2003). La ville revit! Formes, politiques et impacts de la revitalisation résidentielle à Bruxelles. Dans C. Bidou-Zachariasen (dir.), *Retours en ville: des processus de gentrification urbaine aux politiques de revitalisation des centres* (p. 73-102). Paris: Editions Descartes et cie.

Van Criekingen, M. (2006). Les contradictions du redéveloppement du site de Tour et Taxis à Bruxelles. Dans F. Bachelet, P. Menerault & D. Paris (dir.), *Action publique et projet métropolitain*. Paris: L'Harmattan.

Vandermotten, C. (2010). L'industrie bruxelloise. *Les Cahiers de La Fonderie, 42* (Juin), 8-15.

van Lier, T., & Macharis, C. (2011). Transport of goods to and from the center of Brussels: using the port to improve sustainability. Dans C. Macharis & S. Melo (dir.), *City Distribution and Urban Freight Transport, Multiple Perspectives*. Cheltenham: Edward Elgar Publishing

Vigano, P. (2012). *Les territoires de l'urbanisme, le projet comme producteur de connaissance*. Genève: Metispresses.

2. Etudes, rapports, observatoires (littérature grise)

2.1. Echelon international

AIVP (2007). *Faire la ville avec le port, quelles stratégies pour le redéveloppement des espaces de liaison ville/port ? Guide des bonnes pratiques*. Le Havre: Ville du Havre.

Bureau Voorlichting Binnenvaart (2009). *Le fluvial, un mode de transport à forte valeur ajoutée. L'avenir du transport de marchandises et de la navigation fluviale en Europe 2010-2011*. Rotterdam: Platform P.

Eurostat (2009). *Panorama of Transport*. Luxembourg: Office for Official Publications of the European Communities.

PREDIT, S. T.-L.-T. (2008). *Prospective fret 2030*. Paris: Ministère de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de l'aménagement du territoire.

UN-Habitat (2009). *Planning sustainable cities: global report on human settlements*. London: Earthcan.

2.2. Echelon: Bruxelles et sa région

Coordination Senne. (2011). Spécial inondations. *Le Journal de la Senne, 13*(juin 2011).

Debondt, K., & Claeys, P. (2008). Cartographie du potentiel d'infiltration-percolation en région bruxelloise. Bruxelles: Bruxelles Environnement.

De Beule, M., Boswell, R., Doornaert, A., & Hanssens, B. (2012). Evolution 1997-2011. *Observatoire des activités productives, 1*.

Eliasson, S., & Jammes, A. (2013). Design = Economy. Dans B. Moritz, P. De Clerck & Y. Vanhaelen (dir.), *Re:Work, Making place for industry, logistics and wholesale in Brussels*. Bruxelles: Université Libre de Bruxelles, Erasmushogeschool Brussel.

Institut Bruxellois de Statistique et d'Analyse (IBSA) (2010). *Projections démographiques bruxelloises 2010-2020*. Bruxelles: Editions IRIS.

Leloutre, G., & De Clerck, P. (2013). Functional frictions. Dans B. Moritz, P. De Clerck & Y. Vanhaelen (dir.), *Re:Work, Making place for industry, logistics and wholesale in Brussels*. Bruxelles: Université Libre de Bruxelles, Erasmushogeschool Brussel.

Observatoire de la Santé et du Social de Bruxelles-Capitale (2006). *Atlas de la santé et du social de Bruxelles-Capitale (2006)*. Bruxelles: Commission Communautaire Commune.

Origer, G. (2013). Vingt ans de politique portuaire à Bruxelles (1993-2013). *Courrier hebdomadaire du CRISP, 2177-2178*.

Strale, M. (2011b). La logistique comme outil de reconversion des ports urbains. Application au Port de Bruxelles (rapport Prospective Research for Brussels). Bruxelles: INNOViris.

Vandermotten, C. (2005). Evolution et perspectives de l'industrie manufacturière bruxelloise. *Les dossiers de la FGTB de Bruxelles, 6*, 7-10.

Vandermotten, C., Marissal, P., Van Hamme, G., Kesteloot, C., Slegers, K., Vanden Broucke, L. (2006). Analyse dynamique des quartiers en difficulté dans les régions urbaines belges: Politique des Grandes Villes, SPP Intégration Sociale.

2.3. Echelon: Lille et le Nord Pas-de-Calais

Centre d'Etudes Techniques de l'Equipement Nord-Picardie (DDE Nord). (2009). Etude préalable aux plans de prévention des risques inondations par ruissellement sur l'arrondissement de Lille. Lille.

Institut national de la statistique et des études économiques (INSEE) (2008). *Atlas transfrontalier*. Repéré à http://insee.fr/fr/regions/nord-pas-de-calais

Région Nord Pas-de-Calais, L. M. C. U., Mission bassin minier, Ports de Lille, Delta 3. (2011). Etat des lieux de l'activité logistique et transport de marchandises dans l'aire métropolitaine lilloise. Lille.

Samarcande Transport-Logistique-Territoire, J. C. (2010). Diagnostic des principaux enjeux du système des flux logistiques régionaux. Lille: Conseil Régional du Nord Pas-de-Calais.

3. Documents d'urbanisme et d'aménagement (stratégiques et réglementaires) et leurs études, documents officiels

3.1. Echelon européen

Commission Européenne (2001). *Livre Blanc. La politique européenne des transports à l'horizon 2010: l'heure des choix*. Luxembourg: Office des publications officielles des communautés européennes.

Commission Européenne (2006). *Examen à mi-parcours du livre blanc sur les transports publié en 2001 par la Commission européenne*. Bruxelles: Office des publications officielles des communautés européennes.

3.2. Echelon: Bruxelles et sa région

Alexandre Chemetoff & associés, I. C., Ecorem. (2012). Plan Directeur Canal. Bruxelles.

Ateliers Lion + MSA, M. E., Citec, Bas Smets,. (2008). Schéma Directeur, Zone Levier n° 5 "Tour et Taxis". Bruxelles.

BUUR-ARIES, & IDEA Consult. (2013). Biestebroeck - une vallée pour tous, PPAS Biestebroeck/ Phase 1A -Projet de masterplan et diagnostic. Bruxelles: Commune d'Anderlecht.

Direction Etudes et Planification (Administration de l'Aménagement du Territoire et du Logement). (2012). Elaboration d'un Plan Directeur pour la zone du Canal en Région de Bruxelles-Capitale, Cahier spécial des Charges. Bruxelles.

EcoRes, U.-I., 21Solutions, Atanor, Aleaur. (2011). Mission d'assistance à la conception du Plan Régional de Développement Durable par une démarche prospective territoriale, synthèse des résultats. Bruxelles.

ECSA, & Cooparch-R.U. (2013). Masterplan du Port de Bruxelles à l'horizon 2030. Bruxelles: Port de Bruxelles.

KCAP architects&planners. (2012). Bruxelles - A la reconquête de la ville! Dans P. Dejemeppe & B. Périlleux (dir.), *Bruxelles 2040*. Bruxelles: Cabinet du Ministre Président de la Région Bruxelles Capitale.

Picqué, C. (2013). Annales parlementaires du Parlement de la Région de Bruxelles - Capitale, séance plénière du 19 avril 2013. Bruxelles: Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale.

Port de Bruxelles. (2011). Memorandum, 11 actions promouvoir dans le cadre de l'élaboration du Plan Régional de Développement Durable et de la modification du PRAS: le Port de Bruxelles, un port au service de sa région. Bruxelles.

Région Bruxelles-Capitale (2008). *Plan PLUIE, Plan régional de lutte contre les inondations*. Bruxelles: Région de Bruxelles- Capitale.

Studio 012. (2012). La métropole horizontale. Dans P. Dejemeppe & B. Périlleux (dir.), *Bruxelles 2040*. Bruxelles: Cabinet du Ministre Président de la Région Bruxelles Capitale

Vrije Universiteit Brussel, Office Régional Bruxellois de l'Emploi, Ecorys, & Cooparch-R.U. (2006). Masterplan du Port de Bruxelles à l'horizon 2015. Bruxelles: Port de Bruxelles.

3.3. Echelon: Lille et le Nord Pas-de-Calais

Agence de développement et d'urbanisme de Lille Métropole. (2010). Projet SCOT Lille Métropole: le diagnostic et le débat du Comité syndical du 22 octobre 2010. Lille: Syndicat mixte du SCOT de Lille Métropole.

Agence de développement et d'urbanisme de Lille Métropole. (2012a). Compte-rendu des ateliers du PADD, Atelier 1-Renforcer l'attractivité et le rôle de la métropole. Lille: Syndicat mixte du SCOT de Lille Métropole.

Agence de développement et d'urbanisme de Lille Métropole. (2012b). Compte-rendu des ateliers du PADD, Atelier 2 - Imaginer la forme urbaine de la métropole. Lille: Syndicat mixte du SCOT de Lille Métropole.

Agence de l'Eau Artois-Picardie. (2006). Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SAGE),Marque-Deûle. Douai.

Commission Internationale de l'Escaut. (2008). Partie faîtière du plan de gestion du district hydrographique international de l'Escaut (projet) dans le cadre de la Directive Européenne sur l'eau 2000/60.

Olivier E., IRIS conseil, Euromapping, Agence Valéri, CERE, & Ville et habitat. (2011). Schéma Directeur des Eaux de Lille. Lille: Ville Lille, Ville de Lomme, Hellemmes.

Ports de Lille. (2011). Contribution de Ports de Lille et des Parcs d'Activités Grand Lille au Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT) de la Métropole Lilloise. Lille.

Studio 011. (2012). Première restitution des travaux - Lille Métropole 2030. Dans Agence de développement et d'urbanisme de Lille Métropole (dir.), *Lille Métropole 2030-Consultation sur les enjeux du SCOT de Lille Métropole*. Lille: Syndicat mixte du SCOT de Lille Métropole.

Studio 012, Idea consult, Les 7 vents du Cotentin, Dynalogic, & Magéo. (2012). Etude de programmation sur le renouvellement et l'insertion du port de Lille dans le tissu urbain lillois: diagnostic. Bruxelles: Ports de Lille et Ville de Lille.

4. Entretiens semi-directifs

4.1. Echelon: Bruxelles et sa région

- Administrateurs délégués de Cooparch-r.u., (bureau d'études en environnement, urbanisme, aménagement du territoire et mobilité), le 31 mai 2011
- Directeur de l'Institut pour le Transport par Batellerie, le 10 juin 2011
- Conseiller chez Infrabel, le 10 juin 2011
- Coordinateur chez Coordination Senne et Brussels by water, le 15 juin 2011
- Président de la Communauté Portuaire Bruxelloise, le 20 juin 2011
- Coordinatrice Développement au Port de Bruxelles, le 10 octobre 2011 et le 7 juin 2012
- Ancienne directrice Marketing et développement au Port de Bruxelles, le 5 mars 2012
- Membre de Platform Kanal et directeur d'EUCLIDES, centre d'entreprises, d'économie sociale et de développement local, le 24 avril 2012
- Administrateur d'Agora (bureau d'études en environnement, urbanisme, aménagement du territoire et mobilité), le 26 avril 2012
- Chargée de projet au service de développement urbain de la commune d'Anderlecht, le 25 avril 2012
- Chargée de projet à l'Agence de Développement Territorial pour la Région de Bruxelles-Capitale, le 18 décembre 2012.
- Représentant régional au conseil d'Administration du Port de Bruxelles, le 12/02/2013
- Directeur du développement commercial de la Société de Développement pour la Région de Bruxelles-Capitale (aujourd'hui Citydev.brussels), le 20 février 2013 (entretien téléphonique)
- Administrateur délégué d'Aries Consultants (bureau d'études en environnement, urbanisme, aménagement du territoire et mobilité), le 5 mars 2013.
- Membre de l'association Etats Généraux de l'Eau à Bruxelles, le 7 mars 2013

- Chercheur en logistique au département MOSI-T de la Vrij Universiteit Bruxelles, porteur d'un projet Prospective Research for Brussels, «A strategy for the implementation of a sustainable logistic concept for the city distribution of Brussels-Capital Region", financé par INNOViris, le 26 février 2013

4.2. Echelon: Lille et le Nord Pas-de-Calais

- Directrice d'études «économie» du pôle connaissance du territoire et Ressources à l'Agence D'Urbanisme de Lille Métropole, le 7 mai 2012 (entretien téléphonique)
- Chargé de mission transport de marchandises, Direction Mobilité - Service Politiques de déplacements, Lille Métropole Communauté Urbaine, le 14 mai 2012
- Chargé d'études Transports et Déplacements, Planification et Projets urbains. Agence de développement et d'urbanisme de Lille Métropole, le 20 avril 2012
- Responsable communication et relations extérieures à Ports de Lille, le 8 juin 2012.
- Directrice Adjoint à la Mairie de Lille, Direction de l'urbanisme et de l'aménagement, le 16 décembre 2011 et le 5 décembre 2012.
- Chef de projet à la Mairie de Lille, le 5 décembre 2012
- Chef du Service du Développement de la Voie d'Eau, Voies Navigables de France, Direction territoriale Nord - Pas-de-Calais, le 11 janvier 2013
- Responsable communication et relations extérieures, et chargée d'opérations à Ports de Lille, le 21 janvier 2013.
- Responsable des études en aménagement du territoire et relations institutionnelles à la CCI Grand Lille, le 23 janvier 2013
- Chef du Service Infrastructures et Logistique et chargée de missions, Direction des Transports, Conseil Régional Nord - Pas-de-Calais, le 8 février 2013

5. Séminaires, colloques, journées d'études

5.1. Autour du projet urbain, du port et de l'eau dans la ville

«La problématique du projet territorial», par Bernardo Secchi, dans le cadre du séminaire d'ouverture de l'École Doctorale thématique en Développement territorial, organisé par la faculté d'architecture, d'ingénierie architecturale et d'urbanisme (LOCI) de l'Université Catholique de Louvain-La-Neuve, les 6 et 7 avril 2009 à Louvain-La-Neuve

«Le projet d'architecture comme producteur de la connaissance», par Paola Vigano, Leçon inaugurale de l'année académique 2009-2010, organisée par la faculté d'Architecture – ingéniérie architecturale et territoires – de l'Université Catholique de Louvain-La-Neuve, le 15 octobre 2009, à Louvain-La-Neuve

«Water research in urbanized flemish landscapes» par Christian Nolf, Isabelle (chercheurs KULeuven), dans le cadre des conférences organisées par BOZAR, en collaboration avec Pyblic, le 11 mai 2010, à Bruxelles

«European Day Cities and water», colloque organisé dans le cadre de la présidence belge de l'Union Européenne, en collaboration avec l'*European Economic and Social Commitee,* le 26 novembre 2010, à Bruxelles

«KOP, un projet de centre logistique, situé à Puurs», par URA, Yves Malysse, Kiki Verbeeck, dans le cadre des conférences NICHE organisées par BOZAR, le 31 mars 2011, à Bruxelles

«Les eaux en colère», workshop organisé par la Vrij Universiteit Brussels (crosstalks), le 28 juin 2011, à Bruxelles

«Visite des Ports de Paris», organisée par la Communauté Portuaire de Bruxelles, les 4 et 5 octobre 2011, à Paris

«Fleuve, Port, Ville: le défi de la modernité», Rencontres organisées par Association Internationale Villes et Ports, les 13 et 14 octobre 2011, à Bordeaux

"Le ruban bleu", Journée d'étude européenne, organisée par la Ville de Lille, le CAUE Nord, et le Goethe Institut, dans le cadre de la 3ème édition du cycle "Pour une culture de la ville durable européenne", le 19 octobre 2011, à Lille

«Territoires locaux, aménagement de l'espace et organisation des réseaux de transports et de mobilité», séminaire organisé par le Groupement d'Echange et de Recherche de l'IFFSTAR (GERI), les 8 et 9 décembre 2011, à Villeneuve d'Ascq

«Les Assises du Port du futur, 2ème édition», colloque organisé par le CETMEF (Centre d'études techniques maritimes et fluviales), les 27 et 28 mars 2012, à Paris

«La voie d'eau, un vecteur de mobilité durable des biens et des personnes», dans le cadre des Rendez-vous du CETE, organisé par le CETE Nord-Picardie, le 4 juin 2012

«13ème Conférence mondiale villes et ports», organisée par l'AIVP (Association Internationale Villes & Ports), à Nantes et Saint-Nazaire, du 18 au 21 juin 2012.

Colloque "Fleuves et territoires", organisé par l'Institut de recherche du Val de Saône-Mâconnais et l'Unité Systèmes Productifs, Logistique, Organisation des Transports, Travail de l'IFFSTAR dans le cadre du projet FLUIDE (Fleuve Urbain Intermodal Durable), soutenu par le programme français Villes durables (2009-2013) de l'Agence Nationale de la Recherche, les 13 et 14 septembre 2012, à Mâcon

5.2. Leurs déclinaisons à l'échelon de Bruxelles et de sa région

« Y a-t-il une place pour les entreprises dans la ville?», par Hugues Verbrouck, dans le cadre des Midis de l'Aménagement du Territoire, organisés par l'Administration de l'Aménagement du Territoire et du Logement de la Région Bruxelles-Capitale (aujourd'hui Bruxelles Développement Urbain), le 30 avril 2009 à Bruxelles

«Les schémas directeurs et après?», colloque organisé par les Facultés Universitaire Saint-Louis (FUSL), le 4 mai 2009, à Bruxelles

«Projections de population du Bureau du Plan 2007-2060 et l'avenir de Bruxelles», par Patrick Deboosere, dans le cadre des Midis de l'Aménagement du Territoire, organisés par l'Administration de l'Aménagement du Territoire et du Logement de la Région Bruxelles-Capitale , le 7 mai 2009, à Bruxelles

«La Société de Développement pour la Région de Bruxelles-Capitale, comme acteur de la rénovation urbaine», par Nicolas Joshko, dans le cadre des séminaires organisés par l'Institut Supérieur d'Urbanisme et de Rénovation Urbaine et l' Université Catholique de Louvain-La-Neuve, le 7 mai 2009, à Bruxelles

«Densités bruxelloises et formes d'habiter», par Bernard Declève et Priscilla Ananian, dans le cadre des Midis de l'Aménagement du Territoire, organisés par l'Administration de l'Aménagement du Territoire et du Logement de la Région Bruxelles-Capitale, le 14 mai 2009, à Bruxelles

«Penser la ville, penser Bruxelles», séminaire Ilya Prigogine organisé par l'Université Libre de Bruxelles, les 26, 27 et 28 août 2009, à Bruxelles

«Brussels Greenfield», par Alexandre Van Caloen, dans le cadre des Midis de l'Aménagement du Territoire, organisés par l'Administration de l'Aménagement du Territoire et du Logement de la Région Bruxelles-Capitale, le 21 janvier 2010, à Bruxelles

«La problématique du logement» en Région Bruxelles-Capitale, par Christos Doulkeridis, Conférence organisée par le Centre International pour la Ville, l'Architecture et le Paysage (CIVA), le 8 mars 2010, à Bruxelles

«Quel avenir pour la zone du Canal?», Débat organisé par Olivier Bastin (Bouwmeester, Maitre Architecte de la Région Bruxelles-Capitale) et les associations BRAL et DISTURB, le 23 mars 2010, à Bruxelles

«Platform Kanal, session d'informations», colloque organisé par l'association Platform Kanal, le 2 avril 2010, à Bruxelles

«La zone naturelle du Dorent à Zemst et Vivorde», promenade guidée organisée par Coordination Senne, le 20 avril 2010, à Bruxelles

«La production résidentielle comme levier de la régénération urbaine à Bruxelles», soutenance de thèse de Priscilla Ananian, le 10 juin 2010, à l'Université Catholique de Louvain-La-Neuve

«Tour&Taxis: enjeux architecturaux et urbanistiques», parcours en vélo, guidé par Olivier Bastin et Yves Rouyet, organisé par Pro Vélo, le 20 juin 2010, à Bruxelles

«La Senne:opération à cœur ouvert», Promenade guidée autour de la Senne à Anderlecht suivie d'une soirée d'information, dans le cadre des Mardis de la Senne organisés par Coordination Senne, le 29 juin 2010, à Bruxelles

«Découverte des projets du Fonds Européen de Développement Régional, le long du Canal», parcours à pied et en bateau, organisé par La Fonderie, le 12 septembre 2010, à Bruxelles

«Exploring common space», colloque international dans le cadre du Festival Kanal organisé par Architecture Workroom Brussels et Platform Kanal, le 17 septembre 2010, à Bruxelles

«Où va Bruxelles? Essai d'intelligence collective», Colloque Brussels Citizens University, organisé par Aula Magna, en collaboration avec l'Université Libre de Bruxelles, la Vrij Universiteit Brussel et les Facultés Universitaires Saint-Louis, le 3 octobre 2010, à Bruxelles

«Construire Bruxelles, architecture et transformations urbaines en Europe», Vernissage de l'exposition proposée par la Région de Bruxelles-Capitale dans le cadre de la Présidence belge de l'Union Européenne (commissaire: J. Declerck), le 8 octobre 2010, à Bruxelles

«Atelier sur la contribution des universités au Plan Régional de Développement Durable», organisé par le Brussels Studies Institute, le 23 novembre 2010, à Bruxelles

«Y a-t-il encore une place pour l'industrie à Bruxelles?», Rencontre-débat organisé par la Fonderie, à l'occasion de la sortie de deux cahiers de la Fonderie sur : "Bruxelles industrielle: hier, aujourd'hui, demain", le 8 décembre 2010, à Bruxelles

«Vers une vision d'avenir pour le Canal», Colloque organisé par Buildgreen, le 18 janvier 2011, à Bruxelles

«Lille-Bruxelles, enjeux métropolitains partagés (Projets et stratégies)», Conférence-débat organisé par les Halles Saint-Géry, la Ville de Lille, l'Institut d'Aménagement et d'Urbanisme de Lille et la Région de Bruxelles-Capitale, le 18 janvier 2011, à Bruxelles

«3ème rencontre des chercheurs», Rencontre organisée par la Plateforme des Etats Généraux sur l'eau à Bruxelles, le 16 février 2011, à Bruxelles

«La logistique comme outil de reconversion des ports urbains. Application au Port de Bruxelles», par Mathieu Strale, Présentation donnée dans le cadre des Comités de suivi des projets Prospective Research For Brussels, financés par INNOViris, le 22 février 2011, à Bruxelles

«Café Kanal n°1, Les espaces publics», dans le cadre des Cafés Kanal organisés par Platform Kanal, le 4 avril 2011, à Bruxelles

«Plan de Gestion de l'Eau à l'enquête publique», dans le cadre des Mardis de la Senne organisés par Coordination Senne, le 5 avril 2011, à Bruxelles

"The last Mile", Séminaire organisé par la Communauté Portuaire de Bruxelles, le 29 mai 2012, à Bruxelles

«L'évolution de l'occupation des sols dans un régime d'incertitude sur l'économie européenne de l'eau. Le cas du Canal à Bruxelles et des Rives de la Haute Deûle à Lille», Journée inter-universitaire dans le cadre de l'Initiative pour la Ville Européenne, organisée l'université Lille 1, l'Université Libre de Bruxelles, l'Institut Supérieur d'Urbanisme et de Rénovation Urbaine Saint-Luc et de l'Université Catholique de Louvain-La-Neuve, les 15 et 16 octobre 2012

«Une vision pour le Canal» par Alexandre Chemetoff, dans le cadre des conférences "De passage en ville", organisées par l'Agence de Développement Territorial pour la Région de Bruxelles-Capitale, le 10 janvier 2013, à Bruxelles

"Eau, Industrie et Ville, L'eau comme élément structurant de l'avenir des villes», Conférence organisé par AULNE, Association des urbanistes diplômés de l'Université Catholique de Louvain-La-Neuve, en collaboration avec l'Unité LOCI, le 12 février 2013, à Bruxelles

«Le Plan Régional de Développement Durable nouveau est arrivé!», dans le cadre de la 44e Ecole urbaine organisée par l'Arau, Atelier de Recherche et d'Action Urbaines, du 25 au 29 mars 2013, à Bruxelles

5.3. Leurs déclinaisons à l'échelon de la métropole lilloise

«Lille-Bruxelles, enjeux métropolitains partagés (Projets et stratégies)», Conférence-débat organisé par les Halles Saint-Géry, la Ville de Lille, l'Institut d'Aménagement et d'Urbanisme de Lille et la Région de Bruxelles-Capitale, le 18 janvier 2011, à Bruxelles

«Rencontres FLUIDE», (Fleuve Urbain Intermodal Durable), pilotées par l'Unité Systèmes Productifs, Logistique, Organisation des Transports, Travail de l'IFFSTAR dans le cadre du projet FLUIDE (Fleuve Urbain Intermodal Durable), soutenu par le programme français Villes durables (2009-2013) de l'Agence Nationale de la Recherche, les 17 et 18 janvier 2012, à Lille

Journée portes ouvertes au port de Lille, organisée par Ports de Lille, le 12 mai 2012

« L'importance des paysages fluviaux pour les villes et les collectivités locales», Workshop du programme européen EPAT, L'eau comme patrimoine, organisé à Lille, du 21 au 25 mai 2012

«L'évolution de l'occupation des sols dans un régime d'incertitude sur l'économie européenne de l'eau. Le cas du Canal à Bruxelles et des Rives de la Haute Deûle à Lille», Journée inter-universitaire dans le cadre de l'Initiative pour la Ville Européenne, organisée l'université Lille 1, l'Université Libre de Bruxelles, l'Institut Supérieur d'Urbanisme et de Rénovation Urbaine Saint-Luc et de l'Université Catholique de Louvain-La-Neuve, les 15 et 16 octobre 2012

*Glossaire

Affermage

«L'affermage est le contrat par lequel le contractant s'engage à gérer un service public, à ses risques et périls, contre une rémunération versée par les usagers. Le concédé, appelé fermier (ici, le port), reverse à la personne publique une redevance destinée à contribuer à l'amortissement des investissements qu'elle a réalisés» (http://www.marche-public.fr)

Chrono-chorématique < Chorème:

«Le chorème est une structure élémentaire de l'espace (Roger Brunet, 1980) (...) L'hypothèse de base est qu'il existe un nombre limité de ces structures élémentaires de l'espace et qu'on peut en établir la liste. Ces chorèmes constituent une sorte d'alphabet de l'organisation de l'espace. Tout espace, quelles que soient ces dimensions peut être représenté par une combinaison de chorèmes. La tâche de celui qui étudie une portion de l'espace est alors de déterminer les chorèmes qui la constituent. Roger Brunet a proposé une table des chorèmes, qui sont une traduction graphique du croisement de données géométriques (point, ligne, aire, réseau) d'une part, et d'autre part de conséquences spatiales de l'action des acteurs sociaux (les ménages, les groupes, les entreprises, les collectivités locales, l'Etat). Ces conséquences spatiales s'appellent maillage, attraction, contact, tropisme etc »(Barret, Charvet, Dupuy, & Sivignon, 2000).

Conurbation:

«Se dit de la réunion de plusieurs villes voisines, par les effets de la croissance urbaine. Pour qu'il y ait conurbation, il faut que les villes initiales soient sensiblement de même taille (...) A l'intérieur d'une conurbation chaque unité urbaine conserve son indépendance même si l'une d'elles peut renfermer davantage d'activité de commandement (cf Lille par rapport à Roubaix et Tourcoing» (Barret et al., 2000)

Diachronique < Diachronie:

«Autre mot pour temps ou durée, ensemble de faits examinés dans la durée (...) Sans tomber dans le déterminisme historique et en laissant toute leur place aux acteurs et aux énergies des systèmes présents, la géographie ne peut de toute évidence analyser et évaluer ces systèmes que dans une certaine «épaisseur» de temps, dans la diachronie, pour apprécier leur dynamique; cela fait partie de la dialectique de ses rapports avec l'histoire» (Brunet, Ferras, & Théry, 1992)

Ecoquartier:

«Un projet de quartier durable ou d'écoquartier se caractérise par la mise en oeuvre d'une démarche de projet visant à répondre - à son échelle - aux enjeux globaux de la planète, aux enjeux locaux afin d'améliorer la qualité de vie de ses habitants et usagers, et de contribuer à la durabilité de la vile» (Charlot-Valdieu & Outrequin, 2009).

Externalité:

«En économie, effet involontaire produit par une activité, une implantation, un équipement. Les externalités peuvent être positives (on parle de bénéfices, de retombées, d'avantages) ou négatives (on parle d'effets pervers, de déséconomies)» (Brunet et al., 1992).

Fordisme, Postfordisme < Henri Ford

*«principes de production mis en place par Henri **Ford** (1910) et mis en oeuvre dans les grandes industries jusqu'à récemment: travail à la chaine, stabilisation et augmentation de la productivité de la main d'oeuvre par l'élévation à la fois des cadences et des salaires - complémentarité entre production de masse et consommation de masse (c'est-à-dire entre le niveau des salaires et la consommation des produits). Le fordisme est fondé sur une production industrielle standardisée, organisée selon les principes du taylorisme et écoulée sur des marchés de masse.*

*Parallèlement, rôle important de Frédéric W. **Taylor**: organisation scientifique du travail, rationalisation par décomposition en tâches et fonctions élémentaires, séparation des tâches «intellectuelles» et «manuelles».*

*Influence également très forte de John M. **Keynes** qui légitime l'intervention de l'Etat pour assurer conjointement le plein emploi et une certaine redistribution des revenus (régulation de l'Etat Providence par un ajustement de la demande effective au développement de la production).*

On notera la cohérence entre les théories économiques de la période fordiste et le développement de l'urbanisme. En effet, on retrouve dans les théories de Le Corbusier et de la Charte d'Athènes (urbanisme moderniste) une transposition quasi directe des thèses de Taylor:

- *la lutte contre le désordre et les mouvement incontrôlés;*
- *l'inadaptation des structures anciennes*
- *le principe de l'organisation scientifique (classement des voies de circulation, hiérarchie des fonctions urbaines,...);*
- *les méthodes de simplification et de spécialisation (zonage, unifonctionnalité des espaces,...);*
- *les outils d'administration et de gestion des villes (plans rigoureux,...)*

Cette urbanisation fordienne a été soutenue et stimulée par les politiques keynésiennes, développant une ville du «bien-être» (le Welfare State): stimulation de l'économie par des financements publics importants pour les infrastructures, les équipements collectifs, les logements sociaux,...

*La ville **post-fordiste**: d'un point de vue économique, le nouveau cycle qui s'ébauche est marqué par une série de caractéristiques qui modifient les fonctions économiques de la ville et ont des conséquences sur les dynamiques urbaines. Apparition d'un nouveau régime d'accumulation basé sur la flexibilité du processus de production. Recherche constante de diversification et de renouvellement des produits. Ce type de production nécessite l'intégration permanente d'innovations technologiques et la rotation très rapide du capital, investi dans des productions en petites séries aux cycle de vie très courts. Les stocks et les capitaux immobilisés sont réduits le plus possible. Eclatement de la chaîne de production vers de multiples sous-traitants très spécialisés et intégrés en réseau sur le mode du just in time. Cette nouvelle configuration renforce les métropoles dotées d'un tissu dense de sous-traitants et constitue la base de l'émergence de nouveaux systèmes territoriaux intégrés autour de firmes de haute technologie* (Silicon Valley en Californie)» (Noël, 2004).

Hinterland:

«Arrière-pays continental concerné par les trafics d'un port (maritime) qu'il s'agisse de produits embarqués ou de produits débarqués. La densité et la qualité des voies de communication qui convergent vers le port (et qui divergent à partir de lui) jouent un rôle décisif dans la compétition qui oppose des ports voisins pour la desserte d'un espace continental» (Barret et al., 2000).

Intermodal:

«Qui passe ou fait passer d'un mode de transport à l'autre» (Brunet et al., 1992)

Keynésianisme, Keynésien (voir Keynes dans Fordisme)

Maïeuticien < Maïeutique:

«Une technique de questionnement ou d'entretien destinée à faire émerger des connaissances ou des ressentis à propos des territoires» (Palsky, 2010) .

Nodalité < Nodal:

«Qui a un rapport à un noeud, qui joue le rôle d'un noeud: point nodal. S'emploie dans les circulations, l'étude des réseaux, pour désigner un point de connexion» (Brunet et al., 1992).

Paradigmatique < Paradigme:

«D'un mot grec pour exemple, modèle (de: deik, désigner): modèle explicatif qui fonctionne, «modèle qui permet l'appropriation» d'un champ scientifique (T. Kuhn, 1962). Ensemble des problématiques et des méthodes mises en oeuvre par une science à un moment donné ou selon l'une des conceptions du moment; groupe de questions fondamentales jugées centrales dans une science ou au moins dominantes, ce peut aussi être une théorie» (Brunet et al., 1992).

Péricentral (espace):

«Espace urbain de transition entre le centre et la périphérie» (Coudert, 2006).

Postfordisme (voir la ville postfordiste dans Fordisme)

Rupture de charge:

«Interruption de transport du fait d'un changement de mode. Les lieux d'importantes ruptures de charge pour le transport de voyageurs et surtout pour le transport de marchandises ont, dans le passé, favorisé le développement des villes: Orléans (navigation fluviale - transport terrestre), New-Orleans (navigation fluviale - navigation maritime)» (Barret et al., 2000).

Subsidiarité:

«Principe selon lequel une institution s'abstient d'intervenir dans un domaine quand une autre institution de moindre compétence peut s'en charger - et inversement. Il apparait surtout que les collectivités locales ne peuvent assumer véritablement certaines tâches, notamment de péréquation et de redistribution: l'instance de niveau supérieur s'en charge alors. C'est au nom de ce principe que la Communauté Européenne n'intervient pas dans certains domaines d'intérêt local, ou qu'assument les Etats membres, mais se substitue à eux en cas de carence ou d'impossibilité; le principe de subsidiarité permet alors bien des choses, notamment dans l'aménagement du territoire européen. Il s'agit de substitution

plus que de subsides, mais ceux-ci font partie du lot: pas de subsides si pas de subsidiarité, qui commande paie, qui paie commande» (Brunet et al., 1992)

Synchronique < Synchronie:

« *Ce qui a lieu ensemble, simultanément. Antonyme: diachronie, ce qui a lieu à travers le temps*)» (Brunet et al., 1992)

Tropisme :

«*Attraction, direction, orientation, inclination: du grec topos, tour: ce qui se tourne vers quelqu'un ou quelque chose*» (Brunet et al., 1992).

Seveso:

«*La Directive européenne SEVESO fait suite au rejet accidentel de Dioxine en 1976 sur la commune de SEVESO en Italie. Cet accident a incité les Etats européens à se doter d'une politique commune en matière de prévention des risques industriels majeurs. Le 24 juin 1982 la directive dite SEVESO demande aux Etats et aux entreprises d'identifier les risques associés à certaines activités industrielles dangereuses et de prendre les mesures nécessaires pour y faire face.*
La directive SEVESO a été modifiée à diverses reprises et son champ a été progressivement étendu, notamment à la suite de l'accident de Bâle en 1986.
Le cadre de cette action est dorénavant la directive 96/82/CE concernant la maîtrise des dangers liés aux accidents majeurs impliquant des substances dangereuses appelée directive SEVESO II qui se substitue à la directive SEVESO à partir du 3 février 1999» (http://www.actu-environnement.com) .

Liste des sigles et abréviations

AATL: Administration de l'Aménagement du Territoire et du Logement (aujourd'hui Bruxelles Développement Urbain)

ADT-ATO: Agence de Développement Territorial pour la Région de Bruxelles-Capitale

ADULM: Agence de développement et d'urbanisme de Lille Métropole

AIVP: Association internationale Villes et ports

ANR: Agence Nationale de la Recherche

CA: Conseil d'Administration

CETE: Centre d'Etudes Techniques de l'Equipement

CLE: Commission Locale de l'Eau

CCI: Chambres de Commerce et d'Industrie

CoBAT: Code Bruxellois de l'Aménagement du Territoire

CRD: Centre Régional de Distribution

CRT: Centre Régional de Transport

CDU: Centre de Distribution Urbaine

CMDU: Centre Multimodal de Distribution Urbaine

DCE: Directive Cadre-Eau

DDE: Direction Départementale de l'Equipement

EDRLR: Espace de Développement Renforcé du Logement et de la Rénovation

FLUIDE: Fleuve Urbain Intermodal Durable

FNAU: Fédération Nationale des Agences d'Urbanisme

IBSA: Institut Bruxellois de Statistique et d'Analyse

IBDE: Intercommunale Bruxelloise de Distribution et d'assainissement d'Eau (aujourd'hui Hydrobru)

IFFSTAR: Institut Français des Sciences et Technologies des Transports, de l'Aménagement et des Réseaux

IGN: Institut Géographique National

INSEE: Institut national de la statistique et des études économiques

IVE: Initiative pour la Ville Européenne

LMCU: Lille Métropole Communauté Urbaine

NARCON: National Rail Container Network

PDI: Plan de Développement International

PICOM: Pôle de Compétitivité des Industries et Commerce de Lille

PPAS: Plan Particulier d'Aménagement du Sol

PPRI: Plan de prévention des risques d'inondation

PRAS: Plan Régional d'Affectation du Sol

PRD: Plan Régional de Développement

PRDD: Plan Régional de Développement Durable

RBC: Région de Bruxelles-Capitale

SAGE: Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux

SRAVE: Schéma Régional d'Aménagement de la Voie d'Eau

SCOT: Schéma de Cohérence Territoriale

SDAGE: Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux

SDEL: Schéma Directeur des Eaux de Lille

SDRB: Société de Développement pour la Région de Bruxelles-Capitale (aujourd'hui: Citydev. Brussels)

TIR: Transport International Routier

VNF: Voies Navigables de France

ZAC: Zone d'Aménagement Concerté

ZEMU: Zone d'entreprises en milieu urbain

ZIR: Zone d'Intérêt Régional

ZUS: Zone urbaine sensible

ZUP: Zone à urbaniser en priorité

Table des illustrations

1. Table des figures

Figure 0.1: annonce du plan

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)

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Figure 1.12: La Basse-Deûle, fin du 19ème 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)

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

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

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

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

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

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

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

Figure 2.1: Cadre méthodologique de la 2ème Partie: analyse trans- et multi-scalaire des enjeux sur les interfaces entre villes et ports fluviaux

Figure 2.2: Densité de population sur l'espace transfrontalier (Belgique + régions limitrophes) (Institut national de la statistique et des études économiques (INSEE), 2008)

Figure 2.3: facteurs de l'évolution récente de la population bruxelloise (Deboosere 2009)

Figure 2.4: Les relations fonctionnelles entre port intérieur et leur hinterland (Rodrigue, Debrie, Fremont, & Gouvernal, 2010)

Figure 2.5: évolution du trafic par mode entre 2008 et 2010 (Ports de Lille et Port de Bruxelles)

Figure 2.6: Performance du transport de marchandises, par mode, UE-27, 1995 à 2006 (milliard tkm) (Eurostat, 2009)

Figure 2.7: Coûts externes moyens en 1995 (EU-15, Norvège et Suisse) par mode de transport et par type de coût réalisé par Infras, IWW, 2000. Graphique reproduit dans le Livre blanc «La politique européenne à l'horizon 2010: l'heure des choix» (Commission-Européenne, 2001)

Figure 2.8: seuil de rentabilité du transport intermodal (Macharis, Pekin, Caris, & Jourquin, 2008)

Figure 2.9: Planche synthétique de la 2ème partie: analyse trans- et multi-scalaire des enjeux sur les interfaces entre villes et ports

Figure 2.10: Planche synthétique de la 2ème partie: analyse trans- et multi-scalaire des enjeux sur les interfaces entre villes et ports, traduite sous la forme de chorèmes

Figure 3.1: cadre méthodologique de la 3ème partie: analyse des processus de projets sur trois zones charnières

Figure 3.2: Bassin Vergote, Bruxelles (cliché K.Mazy, 20/09/2012)

Figure 3.3: Bassin Biestebroeck, Bruxelles (cliché K.Mazy, 19/09/2012)

Figure 3.4: Port de Lille (cliché K.Mazy, 26/09/2012)

Figure 3.5: projet de la tour Up-Site d'Atenor, 2011 (www.up-site.be)

Figure 3.6: la tour Up-Site d'Atenor, en cours de construction (cliché K. Mazy, 2012)

Figure 3.7: Chronologie générale des relations entre les projets autour du site de «Tour & Taxis»

Figure 3.8: projet City Docks (Rives), d'Atenor in (Trends, 2012)

Figure 3.9: Chronologie générale des relations entre les projets autour du site de «Biestebroeck»

Figure 3.10: Chronologie générale des relations entre les projets autour du site de «Port de Lille»

Figure 3.11: Les modes de gouvernance portuaire à Lille et à Bruxelles

Figure 3.12: schéma du processus d'élaboration du PPAS «Biestebroeck-une vallée pour tous», réalisé par Aries Consultants, Buur et Idea Consult pour la commune d'Anderlecht, version du 5 mars 2013 (BUUR-ARIES & IDEA Consult, 2013)

Figure 3.13: les Rives de la Haute Deûle (cliché K. Mazy, 2012)

Figure 3.14: Schéma du processus reprenant les différents enchainements d'éléments de définition du projet pour le site de Tour & Taxis, Schéma Directeur de la Zone Levier n°5 « Tour & Taxis», réalisé par (Ateliers Lion + MSA, 2008)

Figure 3.15: Schéma du processus d'élaboration de «l'Etude de programmation relatif à l'insertion et au renouvellement du port de Lille dans le tissu urbain lillois, réalisé par (Studio 012, Idea consult, Les 7 vents du Cotentin, Dynalogic, & Magéo, 2012)

Figure 3.16: Plan et coupe transversale du site étendu autour du bassin Vergote, Bruxelles

Figure 3.17: Plan et coupe transversale du site étendu autour du bassin Biestebroeck, Bruxelles

Figure 3.18: Plan et coupe transversale du site étendu autour du port de Lille

Figure 3.19: profil sociologique des 30 personnes sondées

Figure 3.20: Représentations spatiales

Figure 3.21: Usages de l'espace

Figure 3.22: Connaissances des activités portuaires

Figure 3.23: Représentations des activités portuaires

Figure 3.24: Si je pouvais redessiner le port...»

Figure 4.1: Les formes de polyvalence dans l'espace, en plan: le site de Tolbiac, projet en 2007 et réalisation en 2012 (Ports de Paris, 2012)

Figure 4.2: Les formes de polyvalence dans l'espace, en coupe: le projet des Terrasses du Port, à Marseille (source Etablissement Public Euroméditerranée in (AIVP, 2007); la promenade piétonne sur le site portuaire d'Ivry-sur-Seine (cliché K. Mazy, septembre 2010)

Figure 4.3: Les formes de polyvalence dans le temps: projet d'étudiants «Functional frictions» (Leloutre & De Clerck, 2013)

Figure 4.4: le processus de projet, rouage central du système ville-port fluvial: pistes pour une reconnexion

2. Table des cartes

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

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

Carte 1.3: carte synthétique «Transformations modernes», Bruxelles

Carte 1.4: carte synthétique «Transformations modernes», Lille

Carte 1.5: carte synthétique «Révolution industrielle», Bruxelles

Carte 1.6: carte synthétique «Révolution industrielle», Lille

Carte 1.7: carte synthétique «croissance industrielle», Bruxelles

Carte 1.8: carte synthétique «croissance industrielle», Lille

Carte 1.9: carte synthétique «Désindustrialisation», Bruxelles

Carte 1.10: carte synthétique «Désindustrialisation», Lille

Carte 1.11: carte synthétique «Reconquête urbaine», Bruxelles

Carte 1.12: carte synthétique «Reconquête urbaine», Lille

Carte 2.1: Densité de population et réseau hydrographique sur l'espace transfrontalier (Belgique + régions limitrophes)

Carte 2.2: Migrations résidentielles 2001-2006 sur le territoire du SCOT de Lille Métropole (Agence de développement et d'urbanisme de Lille Métropole, 2010)

Carte 2.3: Résidants français en Belgique en 2006 sur le territoire de l'Eurométropole (Agence de développement et d'urbanisme de Lille Métropole, 2010)

Carte 2.4: Revenu médian par déclaration -revenus 2002

(Observatoire de la Santé et du Social de Bruxelles-Capitale, 2006)

Carte 2.5: profil social des quartiers en 1999 dans l'arrondissement de Lille (Agence de développement et d'urbanisme de Lille Métropole, 2010)

Carte 2.6: Processus de gentrification en région bruxelloise (Dessouroux & Puissant, 2008)

Carte 2.7: Représentation synthétique de l'adéquation entre stock de logement et besoin des ménages dans la région bruxelloise, 2001 (Institut Bruxellois de Statistique et d'Analyse 2010)

Carte 2.8: répartition modale du trafic des ports intérieurs dans le nord-ouest européen

Carte 2.9: Trafic fluvial 2006-2007 (Institut national de la statistique et des études économiques (INSEE), 2008)

Carte 2.10: Trafic fluvial des ports intérieurs en 2008

Carte 2.11: Couloir, voies fluviales actuelles et nouvelles voies fluviales

(Bureau Voorlichting Binnenvaart, 2009)

Carte 2.12: les principaux trafics combinés, fer et fleuve, en 2010, source CATRAM (Région Nord Pas-de-Calais, 2011)

Carte 2.13: Localisation des terminaux de transport et des activités logistiques dans le nord-ouest de l'Europe (Strale, 2011)

Carte 2.14: Evolution de l'imperméabilisation du sol en région bruxelloise réalisée par l'ULB-IGEAT 2006 (Région Bruxelles-Capitale, 2008)

Carte 2.15: Le Maillage Bleu (Bocquet 2002)

Carte 2.16: Bassins hydrographiques dans le district hydrographique de l'Escaut (Commission Internationale de l'Escaut, 2008)

Carte 2.17: Bassin versant et limites du SAGE Marque-Deûle au sein des limites du SDAGE pour le bassin Artois Picardie (Agence de l'Eau Artois-Picardie, 2006)

Carte 2.18: Zones d'infiltration d'eau de pluie (Debondt & Claeys, 2008)

Carte 2.19: Découpage topographique selon les bassins versants en RBC (Debondt, 2011)

Carte 2.20: Localisation des sinistres reconnus par le Fonds des Calamités (1993-2005)

Carte 2.21: Localisation des déclarations d'inondations des particuliers recensées par l'IBDE (Région Bruxelles-Capitale, 2008)

Carte 2.22: Limites des Plans de prévention du risque d'inondation dans le bassin Artois-Picardie (Centre d'Etudes Techniques de l'Equipement Nord-Picardie (DDE Nord), 2009)

Carte 3.1: Cartographie évolutive des projets sur Tour & Taxis et Biestebroeck à l'échelon de la Région-Capitale

Carte 3.2: cartographie évolutive des projets à proximité du site «Port de Lille», à l'échelon de Lille Métropole Communauté Urbaine

Carte 3.3: cartographie évolutive des projets à proximité du site «Tour & Taxis»

Carte 3.4: cartographie évolutive des projets à proximité du site «Biestebroeck»

Carte 3.5: cartographie évolutive des projets à proximité du site «Port de Lille»

3. Table des tableaux

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

Tableau 3.1: Acteurs et projets par échelon spatial sur les interfaces ville-port à Bruxelles

Tableau 3.2: acteurs et projets par échelon spatial sur les interfaces ville-port à Lille

Tableau 3.3: Participation «portuaire»/ «urbaine» dans l'élaboration de plans stratégiques d'aménagement «urbain»/ «portuaire»

Tableau 3.4: Représentations et dires d'acteurs : l'acteur urbain «local»

Tableau 3.5: Représentations et dires d'acteurs : l'acteur portuaire

Tableau 3.6: Représentations et dires d'acteurs : les acteurs supra communaux compétents sur les interfaces ville-port

Tableau 3.7: Représentations et dires d'acteurs : l'acteur entreprise portuaire

Le projet urbain, par la démarche souple et transversale qu'il produit, est emblématique des concepts urbanistiques contemporains. Cette approche peut-elle opérer une reconnexion entre villes, ports et fleuves? *A contrario*, pourrait-elle renforcer cette déconnexion en cours, dans un contexte où les logiques de marché urbain sont plus favorables aux sphères d'économie résidentielle qu'aux sphères productives? Cette question se pose d'autant plus que ces espaces sont à l'intersection d'enjeux majeurs: la densification urbaine dans un contexte de lutte contre l'étalement urbain; le redéploiement du fret fluvial, alternative durable au réseau routier; et l'amélioration de la gestion de l'eau. En se basant sur les cas de Lille et Bruxelles, ce travail de recherche se fonde sur les facettes matérielle, organisationnelle et existentielle de ces territoires, abordées à différents échelons géographiques.

Cette analyse montre que, dans son processus, le projet initie un nouveau dialogue ville-port, par de nouvelles formes de coopération horizontale. Par contre, dans sa matérialisation, il reproduit les coupures fonctionnalistes de l'ère industrielle, causées par les conditions externes et internes à son cadre de conception. Se distinguant de l'environnement conflictuel des sphères de conception et de décision, les pratiques révèlent le rôle de régulation de ces interfaces entre villes et ports : des espaces de «quiétude», dans des environnements denses et enclavés. Finalement, les conditions d'une reconnexion sont proposées : l'évolution des formes de gouvernance ville-port, les nouvelles formes d'aménagement, et les processus de projet, comme rouage central au cœur de ces mutations.