

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 & Debie, 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 maîtrise. 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) (Debie, 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 chaîne globale d'approvisionnement (Chanut, Paché, & Wagenhausen, 2012; Rodrigue, Debie, 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'emboîtement 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 à 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.

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 maîtriser 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 décroiser 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 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 aux 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 mo-

ments 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 décroiser 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 données 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 emboîtement 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 démar-

ches 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 surcroît 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 œuvre (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 17^{ème} 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 de 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 de 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».

