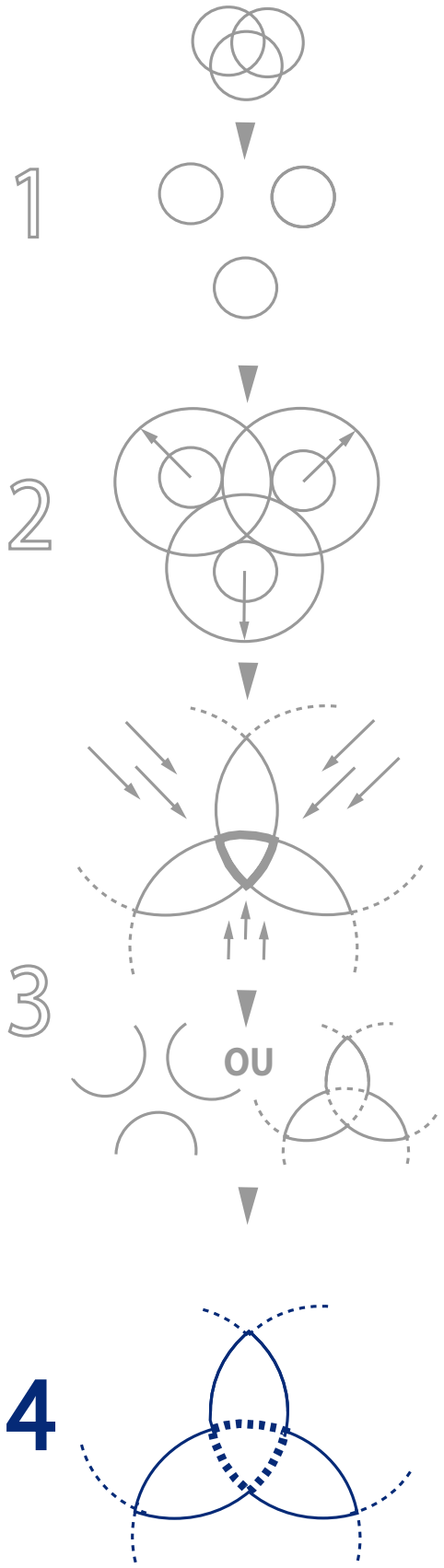

1
2
3
OU
4

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.

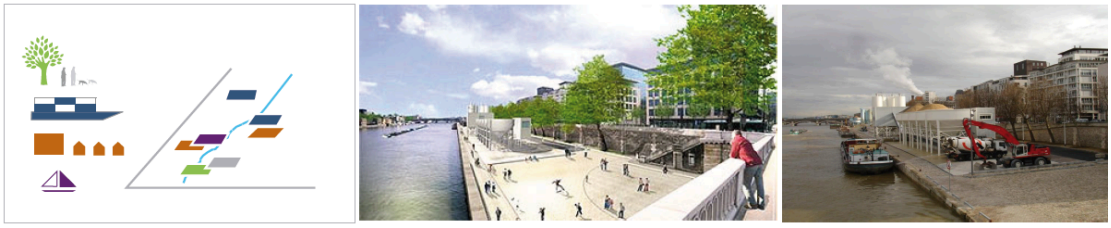


Figure 4.1: Les formes de polyvalence dans l'espace, en plan: le site de Tolbiac, projet en 2007 et réalisation en 2012 (Ports de Paris, 2012)

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)

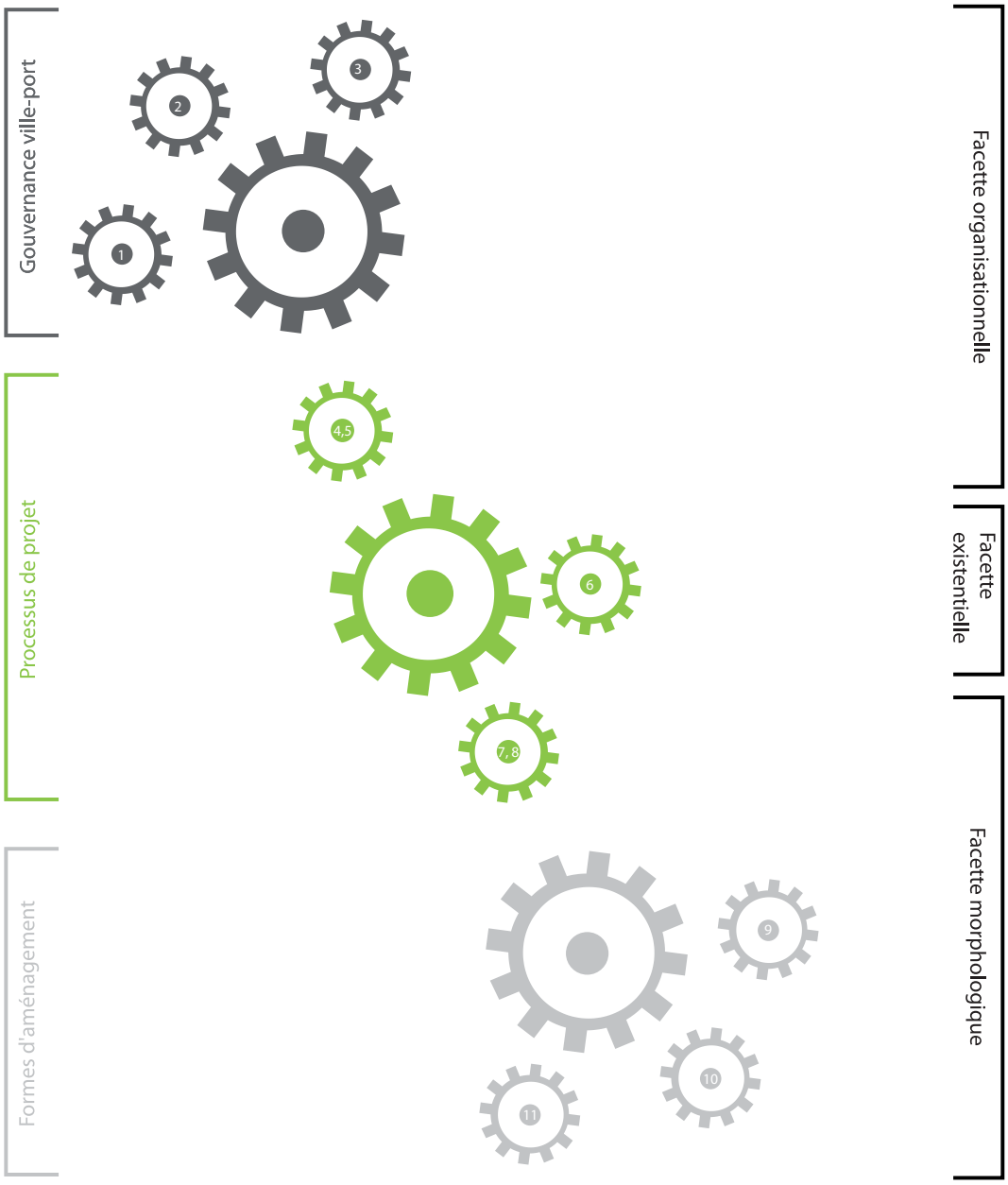
3.3. Les formes d'économie circulaire et d'écologie industrielle basées sur les synergies ville-port

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.



1 Rapprochement de l'échelle institutionnelle de décision ville-port
2 Renforcement des cadres de dialogue ville-port
3 Mise en place d'une politique portuaire régionale ou métropolitaine
4,5 Participation représentative dans les phases décisionnelles (méso)/ Médiation des cultures de projet (local)
6 Communication autour du rôle du port
7, 8 Indentification des "zones-charnières" (méso)/ Intégration des périmètres urbains et portuaires (llocal)
9 Formes de polyvalence dans l'espace
10 Formes de polyvalence dans le temps
11 Formes d'économie circulaire et d'écologie industrielle

Figure 4.4: le processus de projet, rouage central du système ville-port fluvial: pistes pour une reconnexion