

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 Lille 1

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 Lille 1
Didier PARIS, Université Lille 1
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 Dorothee 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'École 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 questionnaire et des objectifs de recherche	13
2. Formulation de la question-problématique	19
3. Hypothèses de recherche	21
4. Choix méthodologiques	23
1^{ère} 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 <i>waterfronts</i> : 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

2^{ème} 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 <i>riverfronts</i>	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

3^{ème} 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 19^{ème} 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'Île 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

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

récemment, des études de programmation et d'aménagement centrées sur le port de Lille et la Gare d'eau de Lomme.

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 chaîne 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

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

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 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

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

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, 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 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 territoire⁷, 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 avons 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'aménagement⁸.

Parallèlement, pendant mon stage d'architecture, l'expérimentation de la déconnexion ville-port a été vécue dans le

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 Quoiस्ताux, octobre 2008

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

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 Européenne⁹ (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 européenne 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.

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.

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, Debie, 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. Debie 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 (Debie, 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 & Debie, 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*» (Debie, 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. Debie, 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

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» apparaît revêtir une plus large signification. Si «*les ports intérieurs s'intègrent dans la géographie économique régionale en liant une région à une chaîne 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» apparaît 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 naît 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

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

dans sa souplesse, prend surtout sens par rapport à l'évolution qu'il 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 toujours 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 souhaitons 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 décroquer 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 aux 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 17^{ème} siècle. Actuellement, elles font face toutes deux aux processus de périurbanisation et de dualisation sociale.

Cependant, parallèlement, leur gouvernance urbaine se distingue au sein des 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 séquençage 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 pourrions 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 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. 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 conjugée 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

BIBLIOGRAPHIE

- Ascher, F. (1995). *Métapolis ou l'avenir des villes*. Paris: Odile Jacob.
- 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.
- 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.
- 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.
- 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.
- Collin, M. (2003). *Ville portuaire, acteur du développement durable*. Paris Budapest Torino: l'Harmattan.
- Debondt, K., & Claeys, P. (2008). Cartographie du potentiel d'infiltration-percolation en région bruxelloise. Bruxelles: Bruxelles Environnement.
- 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.

- Debric, J. (2014). La relation ville-port dans les métropoles fluviales: quelle gouvernance? Dans A. Beyer & J. Debric (dir.), *Les métropoles fluviales, concilier aménagement et logistique pour un développement urbain durable* (p. 221-229). Paris: L'Oeil d'Or.
- 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.
- Ducruet, C. (2008). Typologie mondiale des relations ville-port. *Cybergéo: European Journal of Geography* 417. Repéré à <http://cybergeo.revues.org/index17332.html>
- Farinella, R. (2005). *I fiumi come infrastrutture culturali, Rivers as cultural infrastructures*. Bologna: Editrice Compositori.
- 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.
- Gregotti, V. (2006). *Dix-sept lettres sur l'architecture*. Marseille: Parenthèses Editions.
- Hall, P. (2012). Connecting, disconnecting and reconnecting: Port-logistics and Vancouver's Fraser River. *L'Espace géographique*, 41(3), 223-235.
- Hoyle, B. S. (1989). The Port City Interface - Trends, Problems and Examples. *Geoforum*, 20(4), 429-435.
- Ingallina, P. (2001). *Le projet urbain*. Paris: Presses Universitaires de France.
- Le Galès, P. (2003). *Le retour des villes européennes. Sociétés urbaines, mondialisation, gouvernement et gouvernance*. Paris: Presses de Sciences Po.
- 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).
- 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).
- Pinson, G. (2009). *Gouverner la ville par projet urbanisme et gouvernance des villes européennes*. Paris: Sciences Po les presses.
- 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
- Strale, M. (2011). *La logistique comme outil de reconversion des ports urbains. Application au Port de Bruxelles (rapport Prospective Research for Brussels)*. Bruxelles: INNOViris.
- Vigano, P. (2012). *Les territoires de l'urbanisme, le projet comme producteur de connaissance*. Genève: Metispresses.