

RENOUER LES LIENS ENTRE LA VILLE,
SA VOIE D'EAU ET SON PORT ?
La démarche de projet à l'épreuve du jeu d'acteurs
Les cas de Lille et Bruxelles

Kristel MAZY*

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 fragmentation spatiale est relayée par l'organisation de ces territoires, compartimentée entre les collectivités locales. Aujourd'hui, ces interfaces entre la ville et sa voie d'eau, la ville et son port, font aussi l'objet d'enjeux croissants émanant à la fois du domaine urbain et portuaire et des préoccupations environnementales. D'une part, les acteurs urbains les convoitent pour promouvoir un retour vers les centres, sous l'égide de projets visant à requalifier les fronts d'eau. D'autre part, elles rencontrent l'intérêt des acteurs portuaires pour le redéploiement du fret fluvial. Enfin, ces espaces bordant les voies d'eau sont à présent impliqués dans les nouvelles politiques de gestion de l'eau, portées à l'échelle du bassin versant.

Les nouvelles formes de développement, par la démarche de projet, permettent-elles de dépasser l'organisation compartimentée du territoire pour embrasser de manière intégrée ces différents enjeux ?

Cette question sera abordée en s'appuyant sur les cas bruxellois et lillois. Les enjeux urbains et portuaires et leurs diverses déclinaisons selon le niveau spatial de référence seront d'abord précisés. Ensuite, l'analyse de l'évolution de la relation ville-port permettra de donner des éclairages sur la fragmentation actuelle de ces territoires, dans leurs usages et paysages. Face à la difficulté de développer ces territoires de manière intégrée, nous interrogerons le rôle de la démarche de projet. Agit-il comme outil d'affirmation de visions particulières divergentes ou, au contraire, comme véritable outil de coopération ? Quelles sont les limites de cette nouvelle approche sur ces territoires qui souffrent encore de la désindustrialisation ? Plus largement, c'est la question d'une continuité historique, celle d'une déconnexion ville-port ou d'une bifurcation, celle d'une reconnexion qui est ici posée.

* Doctorante en urbanisme et aménagement du territoire, Université Libre de Bruxelles (BATir)-Université Lille1 (TVES).

LES DÉCLINAISONS DES ENJEUX URBAIN ET PORTUAIRE, D'UN ÉCHELON GÉOGRAPHIQUE À L'AUTRE

Derrière ces enjeux, se révèlent des groupes d'acteurs, aux représentations et visions divergentes pour ces territoires, voire contradictoires. En outre, les arguments qui les motivent se déclinent différemment selon l'échelon géographique donné.

À l'échelle globale, la densification des centres, portée par les acteurs urbains, permettrait de répondre à la nécessité d'économiser les ressources et l'énergie (K. Steemers, 2003), en luttant notamment contre le phénomène d'étalement urbain. Tandis que le redéploiement du fret fluvial, porté par les acteurs portuaires, fournirait une alternative durable au réseau routier.

À l'échelle des agglomérations lilloise et bruxelloise, l'intensification des centres se décline notamment par la reconquête des fronts d'eau, à l'instar de Londres, Hambourg, Lyon, Nantes, ou Bordeaux. En s'appuyant sur la valeur paysagère offerte par les plans d'eau, les acteurs urbains trouvent une opportunité de fabriquer une image de marque régionale ou nationale, voire internationale (J. Charlier, 2007). 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 deux métropoles qui continuent de voir les « doubles salaires » les quitter, préférant la maison individuelle dans les communes périphériques. Ces processus de périurbanisation ne sont pas sans conséquence sur l'assiette fiscale de ces collectivités locales et des actions publiques qu'elles entendent mener. Au défi de l'attractivité, l'intensification urbaine répond également, pour Bruxelles, à celui de l'anticipation d'un boom démographique, quand la métropole lilloise continue de connaître un déficit migratoire. Quant à l'enjeu du redéploiement du fret fluvial, celui-ci est porté par les ports intérieurs bruxellois et lillois, dont le rôle est de lier une région à une chaîne globale d'approvisionnement (J.-P. Rodrigue *et al.*, 2010). Or, la voie fluviale ne représenterait une réelle solution qu'à condition que le réseau fluvial soit bien relié aux autres modes de transport. Dans ce cadre, émergent des projets de centre logistique ou de distribution urbaine. Toutefois, l'intermodalité effective de ces centres de distribution reste un défi, tout autant que le rééquilibrage du trafic portuaire vers le mode fluvial, largement dominé par le mode routier. Ce paradoxe est symptomatique de l'ambivalence de la politique européenne des transports, entre la déréglementation (l'ouverture des marchés du transport à la concurrence) et la mobilité durable (PREDIT, 2008), pour laquelle l'intervention majeure est le canal dit Seine-Escaut.

À l'échelle des quartiers bordant la voie d'eau, la question se pose davantage sur les effets de ces actions de revalorisation des fronts d'eau sur les populations locales. Plus particulièrement, elles ont trait à l'émergence de processus de gentrification dans des quartiers désindustrialisés, qui abritent aujourd'hui des populations fragilisées. Du fait notamment de la valorisation foncière et immobilière, ces dynamiques peuvent impliquer un appauvrissement accru de certaines populations en place (du fait de l'accroissement de la part du loyer dans le budget des ménages, par exemple) ou l'éviction de certains

habitants hors des quartiers revitalisés, menant *in fine* à une accentuation de la polarisation sociale du territoire (M. Van Crielingen, J.-M. Decroly, 2009). Quant au redéploiement du fret fluvial, la population installée à proximité des activités portuaires et industrielles n'est plus celle qui y travaille, comme ce fut le cas au XIX^e siècle. Un décalage se présente donc entre les effets positifs générés à l'échelle régionale, notamment en termes d'emplois, peu perçus par la population locale, et les externalités négatives que celles-ci subissent directement (nuisances sonores, pollutions), spécifiquement quand le trafic routier est encore le mode dominant.

L'analyse transcalaire, obtenue par ce changement d'échelle, permet une compréhension variable du territoire (I. Généau de Lamarlière, 2007). Quand la préoccupation environnementale apparaît dominante à l'échelle globale, des arguments davantage politiques et socio-économiques sont relayés à l'échelle de l'agglomération. Tandis que l'échelon local met en lumière les risques environnementaux et sociaux sur la population locale.

UNE RELATION VILLE-PORT MARQUÉE PAR UNE SÉPARATION PROGRESSIVE

Ces enjeux sont le terreau de nombreux projets qui participent à l'accroissement de la pression foncière et des frictions, quant au devenir de ces territoires. Or ceux-ci sont caractéristiques d'une grande fragmentation à la fois fonctionnelle et morphologique. La diversité des paysages fonctionnels relaie des ruptures d'échelle, de formes urbaines mais aussi de réseaux. Les formes urbaines des zones portuaires et industrielles, dans lesquelles les vides dominent les pleins pour accueillir les nouveaux trafics, se différencient de l'urbanisme citadin où rues, places, jardins n'ont de sens qu'en relation avec les constructions qu'ils desservent ou accompagnent (C. Prelorenzo, 1999). Des ruptures en termes de réseaux apparaissent sous la forme d'entraves que constituent les emprises industrielles et portuaires sur les flux de piétons et de cyclistes. Inversement, les flux de marchandises doivent s'accommoder des liaisons urbaines, tels que les ponts, limitant le tirant d'air.

Ces territoires fragmentés ne sont autres que le résultat modelé par l'histoire de la relation entre la ville et son port. Au travers des cas lillois et bruxellois, nous retraçons les origines historiques de cette fragmentation. Ces raisons peuvent être comprises à la lumière d'une approche diachronique, retraçant l'évolution de la relation ville-port, à l'instar de la séquence établie par Hoyle pour les villes-ports maritimes (B. S. Hoyle, 1989).

– *La phase ville-port primitif* (du XII^e au XVI^e siècle)

La fixation d'un terminus de la navigation, dans les deux cités, permet d'asseoir leur développement économique en satellisant les cités périphériques. Les filières artisanales et industrielles se diversifient autour de l'activité du moulin à eau. Les métiers (tanneurs, brasseurs, bouchers, etc.) colonisent les ruisseaux intra-urbains.

– *Les transformations modernes* (du XVI^e siècle jusqu'à la moitié du XIX^e siècle)

Le contexte concurrentiel des cités européennes pour la maîtrise des

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

– *La révolution industrielle* (de la moitié du XIX^e siècle jusqu'à la fin du XIX^e siècle)

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

– *La croissance industrielle* (de la fin du XIX^e siècle jusque dans les années 1960)

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

– *La désindustrialisation* (des années 1960 jusqu'à la fin des années 1980)

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

– *Le réinvestissement des espaces industriels* (des années 1980 à nos jours)

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

QUEL RÔLE JOUE LA DÉMARCHE DE PROJET SUR CES ESPACES CONVOITÉS ?

Ce mouvement de reconquête urbaine de l'eau exerce manifestement une pression sur les activités portuaires et industrielles présentes. Par conséquent, poursuit-on une déconnexion, dans le prolongement historique de cette séparation progressive ville-port ? Ou, dans le contexte d'enjeux croissants en matière de distribution et d'aménagement urbains, peut-on concevoir une bifurcation : une meilleure articulation des activités urbaines et portuaires ?

Plus particulièrement, les nouvelles formes de développement, par le biais du projet urbain, permettent-elles de privilégier un développement intégré de ces

interfaces ville-port ? À partir des années 1970, le projet urbain marque, en effet, un tournant de l'urbanisme par le passage d'un urbanisme de planification à un urbanisme de projet. Nécessaire à son élaboration, le projet urbain condenserait des innovations en termes de formes d'action collective (G. Pinson, 2009). La démarche de projet sur ces interfaces ville-port permet-elle de dépasser cette concurrence des fonctions par la conception de nouvelles formes de mixité fonctionnelle ? Trois angles d'approche, essentiels composants de la démarche de projet, ont été adoptés pour apporter des réponses à cette question : l'espace, le temps et la gouvernance.

Outil de (re)conquête, ou de mixité assumée des différents usages (facette spatiale) ?

Spatialement, ce tournant de l'urbanisme s'accompagne dans les deux villes d'un changement d'échelle dans les efforts investis. Du renouvellement des centres historiques, la planification stratégique pointe davantage son viseur vers un développement multipolaire de sites décentralisés. Par exemple, la friche de Tour et Taxis est inscrite comme Zone-Levier dans le Plan régional de développement adopté par la Région Bruxelles Capitale en 2002, confirmée en Zone Stratégique dans le Plan de Développement International en 2007 (figure 1), quand le site des Rives de la Haute Deûle (figure 2) est un des six pôles d'excellence, dans le Schéma directeur de la communauté urbaine lilloise (LMCU), en 2002. Ces deux sites sont de vastes ensembles industriels désaffectés, en bord de voie d'eau, et intègrent des vaisseaux de l'architecture industrielle, lesquels offrent un potentiel de reconversion. Entre ces futurs pôles urbains, des emprises actives du Port de Bruxelles et de Ports de Lille subsistent. Dans des contextes de métropolisation, indissociable de phénomènes de retours au centre (C. Bidou-Zachariassen, 2003), l'élargissement de la centralité urbaine apparaît comme une priorité, mettant ainsi en tension ces zones portuaires péri-centrales.

À Bruxelles, un Plan directeur de la zone du canal est en cours d'élaboration. Tardif, ce contexte, marqué par l'absence d'une vision politique claire aura bénéficié davantage aux acteurs porteurs d'un développement urbain, tels que les promoteurs immobiliers ou certains élus communaux ou régionaux, plutôt qu'à l'acteur portuaire et industriel. Le premier cas d'interface porte sur la rive gauche du bassin Béco, situé à proximité du site de Tour et Taxis, constituant un pôle stratégique régional. D'abord, la berge devait accueillir le « Village de la Construction », prévu par le Port de Bruxelles à travers son Masterplan. Il s'agit d'un ensemble multifonctionnel, destiné à la vente de matériaux de construction, conçu avec une préoccupation d'intégration urbaine. Ce projet subira deux obstacles tels que définis par P. Subra (2007) : les effets d'un aménagement convoité, couplé aux effets d'un aménagement rejeté. Quelques mois après la publication du Masterplan, le bourgmestre de la Ville de Bruxelles et le ministre en charge des Travaux publics au sein de la Région Bruxelles-Capitale, annoncent une piscine en plein air sur la même portion de rive. Le projet est alors délocalisé sur un autre site portuaire, au nord de Tour et Taxis, s'ajoutant à un des projets phares du Masterplan, le BILC, un centre logistique. La nouvelle

majorité, issue des élections régionales de juin 2009, formée par une nouvelle coalition de partis, changera la donne. D'une part, elle marque l'abandon de la Piscine, porté par le ministre en charge des Travaux publics, dont le parti, le SP.a (le parti socialiste flamand) se situe désormais dans l'opposition. Ce projet médiatique désavoué aura néanmoins marqué pour ce site le tournant d'un avenir portuaire vers un avenir urbain, puisque la nouvelle majorité annonce, dans son accord de gouvernement, la création d'un parc récréatif. D'autre part, sous la pression des associations d'habitants et comités de quartier, la nouvelle majorité entérine la délocalisation du BILC sur le site de Schaerbeek-Formation, présentant plus de potentialités d'intermodalité. La délocalisation du BILC au nord de l'agglomération n'engendra toutefois pas le même sort au Village de la Construction qui lui avait été accolé. En 2011, le port s'allie avec la Société de Développement pour la Région de Bruxelles Capitale pour le faire renaître sous une nouvelle forme : un projet de co-développement d'une zone économique portuaire durable intégrée dans le tissu urbain (en cours).

Dans l'agglomération lilloise, un autre site soumis à de fortes tensions est celui de Ports de Lille, qui est aussi celui le plus proche du centre urbain. Par effet d'action-réaction, ce site connaîtra diverses vocations, avant que les grandes lignes puissent quelque peu s'affiner et les souhaits urbains et portuaires s'équilibrer dans un processus itératif. Ports de Lille proposait en 2006, au travers de son Schéma directeur des infrastructures portuaires, une plateforme tertiaire avec une volonté d'améliorer l'image du port au cœur de la ville. En juin 2009, dans le cadre des festivités Lille 3000, une démarche d'appel à idées est organisée par la Ville de Lille pour imaginer l'avenir de trois « friches ». Le site du port historique en fait partie. L'objectif est d'en faire un quartier mixte les pieds dans l'eau, réintégré dans le tissu urbain, en devenant la couture urbaine de deux quartiers actuellement séparés par les infrastructures portuaires. Des études sur des sites périphériques au port prolongent la réflexion et concrétisent la volonté portée par la mairie d'une reconquête urbaine. En avril 2010, dans ce cadre concurrentiel, Ports de Lille lance en partenariat avec le Pôle de compétitivité des industries et commerce de Lille (PICOM) le projet de Centre multimodal de distribution urbaine (CMDU), sur le site qui jouxte le port historique. Ce dernier ambitionne de proposer un environnement pour une nouvelle logistique urbaine, basée sur la mutualisation, l'optimisation et la coordination des livraisons des points de vente et commerces situés en centre-ville. En avril 2011, un accord entre Ports de Lille-CCI Grand Lille et la Ville de Lille se concrétise sous la forme du lancement d'un marché public pour l'étude de programmation sur le renouvellement et l'insertion du port de Lille dans le tissu urbain lillois, actuellement en cours. Celle-ci devra conforter la vocation mixte du port historique, souhaitée par la Ville de Lille, la vocation portuaire et logistique (le CMDU) du site voisin porté par le port, et donne en priorité la continuité urbaine et la valorisation du paysage portuaire. La volonté municipale de mutation urbaine du port historique, aujourd'hui relayée par le niveau supérieur, celui de la communauté urbaine, fera écho dans le projet de schéma de cohérence territoriale au travers son inscription, en quartier de ville.

Outil de coordination ou d'anticipation, visant la légitimation de certaines actions et l'exclusion d'autres (facette temporelle) ?

Dans ce contexte concurrentiel, l'anticipation est un *leitmotiv* commun. Néanmoins, les objectifs et modes d'actions que recouvre cette anticipation diffèrent, entre acteurs urbains publics et privés et acteurs portuaires. Des plans stratégiques de développement portuaire, à visée opérationnelle, sont élaborés par les acteurs portuaires. Tandis qu'une reconquête urbaine des fronts d'eau fait appel à un enchaînement d'actions plus complexes. Dans les trois cas, l'acte médiatique a été utilisé comme élément déclencheur d'un processus qui pourrait appeler à une mutation urbaine des terrains portuaires. Le discours autour du projet oblitère ainsi les enjeux de la production de l'espace (M. Rosemberg-Lasorne, 1997). Plus encore, en focalisant uniquement sur certaines opérations, les objets architecturaux singuliers, les projets emblématiques et visibles, la communication accompagnant la réalisation du projet vise ainsi à la bonne réception du renouvellement de l'espace urbain, pour en assurer, en quelque sorte, l'efficacité (H. Bailleul, 2008). Cet acte médiatique sert alors de socle à la définition d'un projet de mutation plus nuancé, dans son contenu programmatique et architectural. Ce processus agit, dans ces deux cas, de manière favorable au dessein urbain. Souvent, un accord formalise la délocalisation des activités portuaires sur d'autres sites, vers l'extérieur du centre urbain, reportant dans d'autres espaces et d'autres temps, la réflexion autour d'une meilleure articulation ville-port.

La démarche anticipative observée dans ces deux exemples relève également d'une volonté de peser dans la (re)définition des plans stratégiques et réglementaires supérieurs. À Bruxelles, ce mécanisme d'influence, du local au régional, ira même jusqu'à la modification du plan régional, au sommet de la hiérarchie des plans réglementaires, avant même que la stratégie régionale n'ait été adoptée. À Lille, alors qu'à l'échelle de la communauté urbaine, le plan stratégique métropolitain, le schéma de cohérence territorial, est en cours d'élaboration, l'avenir du site est, quant à lui, pris en main par la Ville de Lille et Ports de Lille qui en redéfiniront les grandes lignes sous l'impulsion d'une initiative commune. Ces cas ne sont pas exceptionnels dans un contexte marqué par l'évolution de l'action publique vers un caractère interactif et itératif des processus de projet, en raison des incertitudes qui pèsent notamment sur le stock des ressources disponibles (G. Pinson, 2009).

Toutefois, à qui est profitable, ou dommageable, cette évolution de l'action publique ? Il apparaît, particulièrement à Bruxelles qui souffre d'une faible maîtrise foncière publique, que la souplesse de ce nouveau cadre de l'urbanisme offre un environnement favorable à l'affirmation de projets médiatisés, élaborés pour établir une valorisation foncière, utilisant le contenu programmatique et les formes architecturales de la « métropole internationale au bord de l'eau ». Or, la plupart de ces quartiers désindustrialisés sont occupés par une population fragilisée sur le plan socio-économique et des activités productives, de moindre rente foncière. L'enjeu, pour les pouvoirs publics, est donc de trouver un équilibre entre les différents usages bordant la voie d'eau, mais aussi entre développement et rentabilité économique et préoccupations sociales environnementales.

Approche transversale ou cloisonnée (facette « gouvernance ») ?

Plus encore que les actions ou résultats qui en découlent, l'effet principal attendu du projet serait la constitution et la stabilisation d'un réseau stable d'acteurs et d'organisations mettant en commun des ressources pour élaborer et mettre en œuvre un projet collectif (G. Pinson, 2009). La démarche de projet, transversale et intégrée, parvient-elle à dépasser la logique industrielle de division fonctionnelle, régissant jusqu'ici ces zones charnières entre villes et ports ? La décentralisation portuaire permet-elle d'améliorer le dialogue ? À Bruxelles, suite à la fédéralisation de l'État, la compétence portuaire a été transférée à la Région Bruxelles-Capitale, en 1993. À Lille, l'autorité concédante, Voies navigables de France, établissement public de l'État, pourrait être transférée à la région Nord Pas-de-Calais, au terme d'une procédure qui vient de débuter. L'expérience bruxelloise montre que la régionalisation de la gestion portuaire offre plus de transparence entre les sphères urbaine et portuaire. Celle-ci est assurée, par exemple, au travers de représentants communaux et régionaux dans le conseil d'administration du port et, inversement, par la présence d'un représentant portuaire à l'agence de développement territorial. La représentation est également directe à l'exécutif régional, par la présence de la ministre de tutelle du Port de Bruxelles. Mais alors que les compétences portuaire et de l'aménagement sont régionales, les expériences montrent que ce contexte institutionnel n'est pas suffisant pour créer de véritables synergies entre ces deux sphères. Toutefois, cet aspect peut être relativisé entre les échelles de conception.

Si le projet, dans sa dimension locale, parvient à mobiliser et, du moins, ouvrir le dialogue, il semble cloisonné lorsque celui-ci est défini à une échelle plus large, de dimension régionale ou communautaire. Les sphères de conception des stratégies portuaires et urbaines sont quasiment étanches. Par exemple, le Masterplan du Port de Bruxelles n'a jamais fait l'objet d'une véritable approbation par le gouvernement régional. *A contrario*, les acteurs portuaires ont peu été impliqués dans le processus de démarrage du Plan Directeur de la Zone du Canal, à l'initiative de la Région bruxelloise. Ce cloisonnement des sphères de conception est également relayé par des calendriers distincts des opérations à mener, peu coordonnés.

À l'échelle du projet local, des nouvelles formes d'action collective apparaissent, d'une part de manière formelle, dans des cadres d'actions établis à l'échelon supérieur et, d'autre part, de manière informelle, autour de la co-production spontanée d'un projet initié par des acteurs locaux. Le premier cas est illustré par la mise en place d'un schéma directeur sur le site de Tour et Taxis. Dispositif récent d'action publique institué à l'initiative de la région bruxelloise, il a pour objectif de définir les grandes lignes de l'aménagement futur des zones stratégiques et de leurs abords, dans une perspective intégrée au niveau régional et en concertation avec tous les acteurs concernés. Toutefois, si sphères urbaine et industrialo-portuaire sont réunies autour de l'avenir de cette friche infrastructurelle, l'enjeu d'une meilleure articulation ville-port n'aura pas fait écho à la naissance d'un véritable projet commun puisque la zone d'activités portuaires au nord de la friche n'a pas été intégrée dans le périmètre du schéma

directeur. Les raisons de cette exclusion portent sur l'allongement du temps de la procédure qu'aurait provoqué cette intégration. Le second cas peut être compris par l'exemple de l'étude de programmation sur le renouvellement et l'insertion du port de Lille, co-pilotée par la Ville et Ports de Lille. Processus en cours, les premières difficultés portent sur la difficulté à ajuster les modes de concevoir et de faire le territoire. Flexible et itératif d'une part, hiérarchique d'autre part, l'ajustement des processus d'élaboration semble être un premier enjeu, pour une meilleure articulation ville-port. Si, dans sa production spatiale, le projet rencontre des difficultés à créer un territoire commun, l'acquis porte principalement sur une première phase nécessaire : la mise en dialogue des différents acteurs sous diverses formes et sa tendance à se diffuser dans d'autres dispositifs de planification.

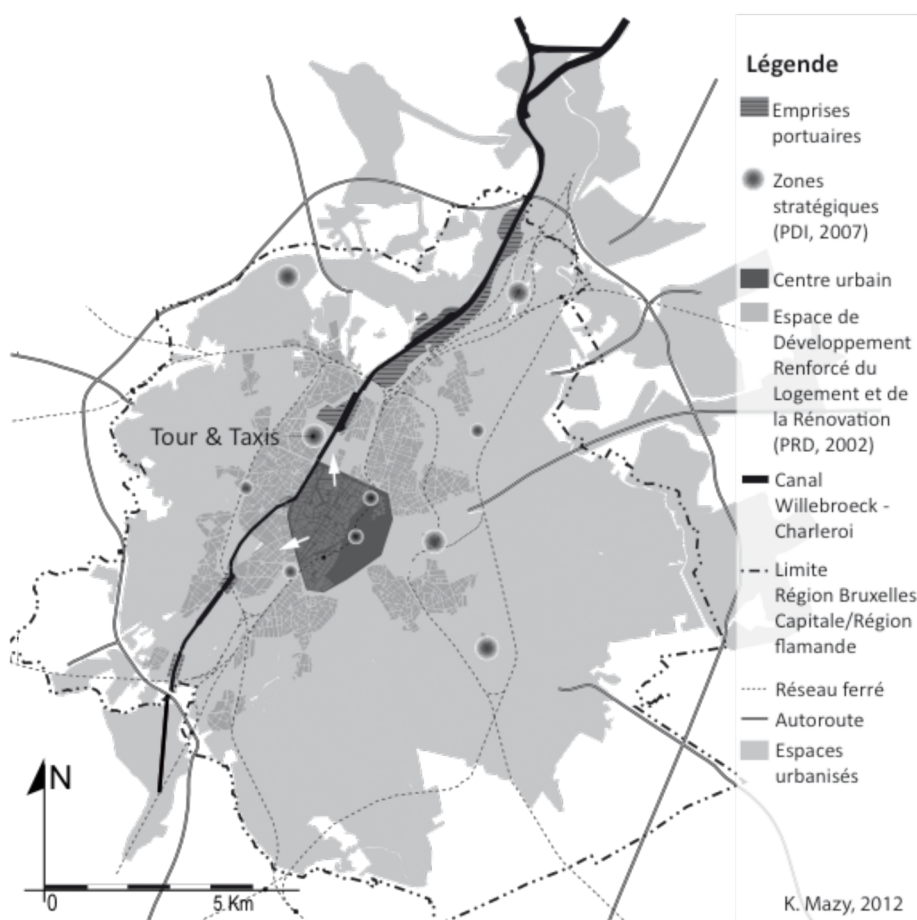


Figure 1 : Du renouvellement des quartiers centraux à la reconquête du canal : la mise en tension des emprises centrales du Port de Bruxelles

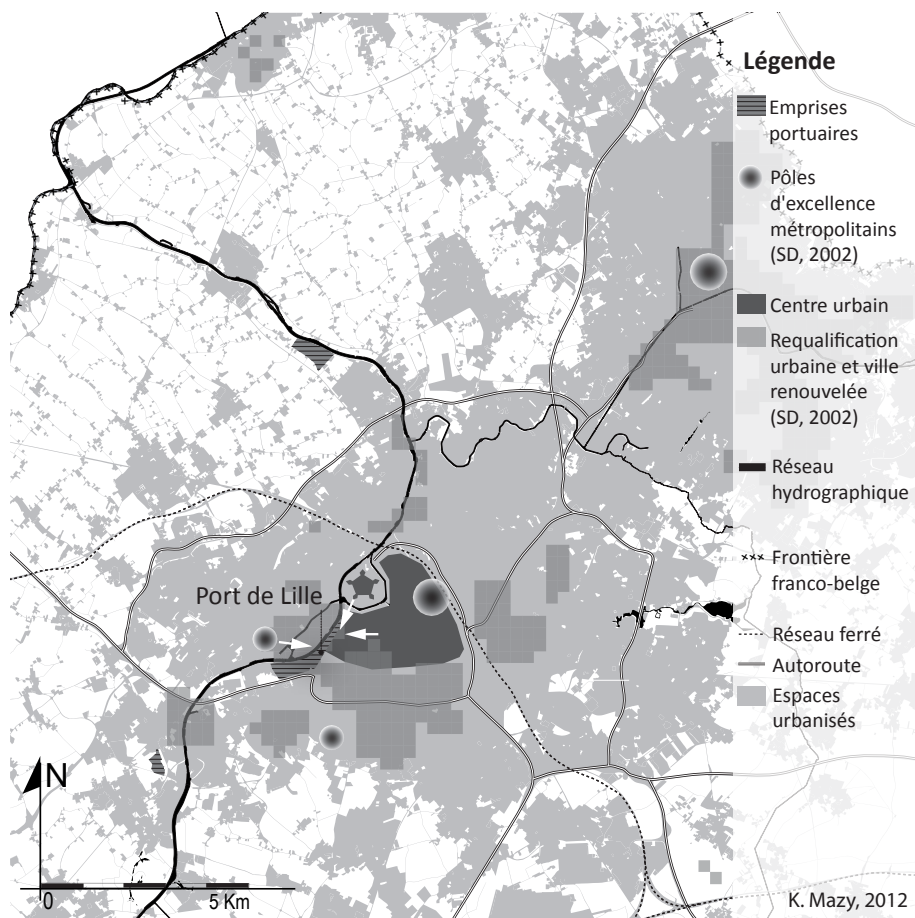


Figure 2 : De la ville renouvelée à la reconquête des Rives de la Haute Deûle, la mise en tension de l'emprise centrale de Ports de Lille

CONCLUSION : VERS UNE RECONNEXION VILLE-PORT ?

Les processus de mutations urbaines récentes à Lille et à Bruxelles semblent prolonger l'évolution historique de la relation ville-port marquée par une déconnexion progressive. Alors que différents enjeux liés aux sphères urbaines et portuaires convergent sur ces interfaces ville-port, l'évolution de la planification urbaine, tournée davantage vers une démarche de projet, rencontre sur ces territoires des difficultés à dépasser les logiques compartimentées des collectivités. Le projet est davantage utilisé comme outil d'affirmation d'une représentation de la ville, en opposition à une autre, que comme véritable outil de co-production de l'espace.

Ces projets éclosent dans des dispositifs d'actions où domine une approche itérative de la planification urbaine, tandis que des processus hiérarchiques et linéaires prévalaient jusqu'alors. Comme les exemples lillois et

bruxellois l'ont montré, cette architecture décisionnelle plus souple est davantage favorable aux projets de reconquête urbaine des sites portuaires. Afin de garantir sa légitimité en milieu urbain auprès des collectivités territoriales, la fonction portuaire fait face actuellement à deux enjeux majeurs. Le premier réside dans l'intensification du report modal du trafic portuaire : du mode routier, toujours dominant, vers les modes moins polluants tels que les modes ferroviaire et fluvial. Le second se situe dans l'amélioration de l'intégration urbaine des activités. À l'instar de l'exemple parisien, celle-ci peut se traduire par des préoccupations liées à la qualité architecturale des aménagements portuaires ou la continuité des cheminements piétonniers le long des berges.

Néanmoins, certains arguments peuvent appuyer une bifurcation de cette évolution de la relation ville-port, en faveur d'une reconnexion. D'abord, les critiques portées par les recherches urbaines sur les opérations de reconversion dans les villes-ports maritimes avaient déjà mis en évidence leurs écueils. Ceux-ci portaient, par exemple, sur le maintien de la logique industrielle de division fonctionnelle (T. Baudouin, M. Collin, 1996), la création de « vitrines urbaines », plaquées sur l'agglomération, plus qu'organiquement intégrées à son tissu et à son fonctionnement, et les effets négatifs du processus de gentrification qui leur sont liés (C. Chaline, 1994).

Ensuite, si l'enjeu du report modal est embrassé à long terme, le port reste un outil essentiel dans le cadre d'un développement durable du territoire. Or, la valorisation foncière et immobilière de l'interface consécutive à la reconversion des activités portuaires risquerait de rendre difficile leur retour en milieu urbain. Plus largement, à l'heure de la question de la réindustrialisation, c'est le maintien de la mixité fonctionnelle, non déliée d'une mixité sociale, qu'il serait judicieux de mettre au cœur du débat et des capacités et volontés politiques de les mettre en œuvre.

L'amélioration de l'articulation ville-port nécessiterait donc une anticipation de cette réflexion à l'échelle métropolitaine, afin d'éviter les développements juxtaposés qui prévalent aujourd'hui. De manière complémentaire, des solutions innovantes, à la fois en termes d'aménagement mais aussi en termes de processus décisionnels, restent à inventer et expérimenter afin de privilégier un développement intégré de ces interfaces ville-port.

Références bibliographiques

- BAILLEUL H., 2008. « Les nouvelles formes de la communication autour des projets urbains : modalités, impacts, enjeux pour un débat participatif », *Métropoles*, n° 3, p. 98-139.
- BAUDOUIN T., COLLIN M., 1996. « L'après friches portuaires », *Urbanisme*, n° 291, p. 24-32.
- BIDOU-ZACHARIASEN C., 2003. *Retours en ville, des processus de « gentrification » urbaine aux politiques de « revitalisation » des centres*, Paris, Éditions Descartes et Compagnie, 267 p.
- CHALINE C., 1994. « Le débat sur le choix des options de réaménagement », in C. Chaline (dir.), R. Rodrigues Malta (coord.), *Ces ports qui créèrent des villes*, Paris, L'Harmattan, p. 39-49.

- CHARLIER J., 2007. « Le caractère protéiforme des interfaces urbano-portuaires », *Faire la ville avec le port, quelles stratégies pour le redéveloppement des espaces de liaison ville/port ? Guide des bonnes pratiques*, Projet PCP, Ville du Havre, p. 7-11.
- GENEAU DE LAMARLIÈRE I., 2007. « Échelle et changement d'échelle : un intérêt conceptuel pour l'aménagement ? », in G. Dupuy, I. Généau de Lamarlière (dir.), *Nouvelles échelles des firmes et des réseaux, un défi pour l'aménagement*, Paris, L'Harmattan, p. 19-45.
- HOYLE B. S., 1989. « The Port City Interface – Trends, Problems and Examples », *Geoforum*, vol. 20, n° 4, p. 429-435.
- PINSON G., 2009. *Gouverner la ville par projet : urbanisme et gouvernance des villes européennes*, Paris, Sciences Po les presses, 420 p.
- MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DE L'ÉNERGIE, DU DÉVELOPPEMENT DURABLE ET DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE, 2008. *Prospective fret 2030*, Paris, PREDIT, Samarcande Transport-Logistique-Territoire, 208 p.
- PRELORENZO C., 1999. « Les édifices et espaces portuaires ou l'invitation à la grande dimension », *Annales de la Recherche Urbaine*, n° 82, p. 101-108.
- RODRIGUE J.-P., DEBRIE J., FRÉMONT A., GOUVERNAL É., 2010. « Functions and actors of inland ports: European and North American dynamics », *Journal of Transport Geography*, n° 18, p. 519-529.
- ROSEMBERG-LASORNE M., 1997. « Marketing urbain et projet de ville : parole et représentations géographiques des acteurs », *Cybergeo: European journal of Geography*, n° 32, p. 1-5.
- STEEMERS K., 2003. « Energy and the city: density, buildings and transport », *Energy and Buildings*, n° 35, p. 3-14.
- SUBRA P., 2007. *Géopolitique de l'aménagement du territoire*, Paris, A. Colin, 327 p.
- VAN CRIEKENGEN M., DECROLY J.-M., 2009. « Le Plan de Développement International de Bruxelles (PDI), Promesses de développements immobiliers et d'inégalités croissantes ? », *Brussels Studies*, n° 25, p. 1-16.