



## Brussels Studies

La revue scientifique électronique pour les recherches sur Bruxelles / Het elektronisch wetenschappelijk tijdschrift voor onderzoek over Brussel / The e-journal for academic research on Brussels  
**Collection générale | 2017**

---

# Repenser les liens entre Bruxelles et son port : un enjeu d'aménagement pour la zone du Canal

*De relatie tussen Brussel en de haven herzien: een uitdaging in de inrichting van de Kanaalzone*

*Rethinking the ties between Brussels and its port: a development issue for the canal area*

**Kristel Mazy**



**Éditeur**  
Université Saint-Louis Bruxelles

### Édition électronique

URL : <http://brussels.revues.org/1508>  
ISSN : 2031-0293

### Référence électronique

Kristel Mazy, « Repenser les liens entre Bruxelles et son port : un enjeu d'aménagement pour la zone du Canal », *Brussels Studies* [En ligne], Collection générale, n° 110, mis en ligne le 24 avril 2017, consulté le 25 avril 2017. URL : <http://brussels.revues.org/1508>

---

Ce document a été généré automatiquement le 25 avril 2017.



Licence CC BY

---

# Repenser les liens entre Bruxelles et son port : un enjeu d'aménagement pour la zone du Canal

*De relatie tussen Brussel en de haven herzien: een uitdaging in de inrichting van de Kanaalzone*

*Rethinking the ties between Brussels and its port: a development issue for the canal area*

**Kristel Mazy**

---

## Introduction

- 1 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. Ces territoires, caractéristiques d'une grande fragmentation à la fois fonctionnelle mais aussi morphologique, ne sont autres que le résultat modelé par l'histoire de la relation entre la ville et son port, marquée par une déconnexion progressive [Hoyle, 1989]. Aujourd'hui, ces territoires fragmentés et hybrides sont placés sous le feu des projecteurs de différentes stratégies publiques et privées. Symboliquement dépréciés par le processus de désindustrialisation, ces espaces re-suscitent un nouvel engouement, mais cette fois porté sous des angles différents.
- 2 Les acteurs urbains les convoitent pour promouvoir un retour vers les centres, sous l'égide de projets visant à requalifier les fronts d'eau. Ces actions prennent diverses formes, qu'il s'agisse d'opérations de rénovation urbaine, d'opérations immobilières purement privées, ou d'opérations réalisées dans le cadre d'un partenariat public-privé pour lesquelles les larges friches industrielles ont servi d'opportunité à créer des nouveaux morceaux de ville. Derrière la reconquête des fronts d'eau, c'est

l'intensification des centres qui est 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. En particulier, les pouvoirs publics bruxellois et les investisseurs privés portent un nouveau regard sur leurs voies d'eau, celles-ci étant désormais considérées comme des supports, voire des 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).

- 3 Toutefois, la diffusion des opérations de reconversion dans les villes-ports maritimes en Occident, et le recul nécessaire face à l'expérience de ces *waterfronts* nés il y a trois ou quatre décennies, ont permis de faire émerger quelques critiques au sein des recherches urbaines :
  - Le maintien de la logique industrielle de division fonctionnelle [Baudouin et Collin, 1996] ;
  - Des vitrines urbaines plaquées sur l'agglomération [Chaline et Rodrigues Malta, 1994] ;
  - Les risques sociaux liés au processus de gentrification [Chaline et Rodrigues Malta, 1994].
- 4 Les ports fluviaux en milieu urbain ne sont pas seulement soumis à la forte pression foncière qu'exercent les autres activités urbaines sur leur domaine, ils rencontrent également l'intérêt des acteurs portuaires pour le redéploiement du fret fluvial. Que ce soit à travers les filières traditionnelles des ports intérieurs telles que le transport et le stockage des matériaux en vrac (les matériaux de construction, les hydrocarbures, les céréales), l'activité des centrales à béton, ou les nouvelles filières comme le transport des déchets, la logistique urbaine ou les conteneurs. Soutenant des arguments environnementaux, les acteurs portuaires promeuvent le redéploiement du fret fluvial, fournissant une alternative au réseau routier. Encouragée par le soutien européen d'initiatives intermodales, la voie d'eau est néanmoins concurrencée par le transport routier de marchandises. Plus adaptée aux exigences du *just in time*, la route domine actuellement les autres modes (y compris le fluvial) dans la répartition modale des trafics portuaires de la plupart des ports intérieurs européens.
- 5 D'un point de vue économique, 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 centres 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. 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. A Bruxelles, la compétence portuaire, transférée à la Région de Bruxelles-Capitale depuis 1993, implique l'implantation de ces activités dans les limites administratives de cette ville-région. Cette contrainte peut toutefois être vue comme une

opportunité d'intégrer l'outil portuaire au plus près du bassin de consommation, limitant ainsi les derniers kilomètres des chaînes d'approvisionnement, réalisés généralement par camion.

- 6 De plus, 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. Sous l'angle hydrologique, 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 basent les politiques de gestion de l'eau. En Belgique, la gestion de l'eau, matière régionalisée, induit diverses situations selon les régions. Par exemple, la Région de 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 aux seules protection et valorisation du patrimoine naturel. 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. Derrière ces préoccupations environnementales, vient souvent une volonté de réintroduction d'une nature en ville qui passe par la valorisation du fleuve en ville. La voie d'eau sert alors de support à l'organisation d'événements, à l'instar de Bruxelles-Les-Bains ou du *Festival Kanal* organisé par le mouvement citoyen *Platform Kanal*.
- 7 Ces espaces à l'interface de la ville, du port et de la voie d'eau apparaissent en tension sous l'effet d'intérêts différents. Pôles à densifier, points nodaux de transport de marchandises à intensifier, bassin versant à préserver ? Comment ces différentes approches se confrontent-elles ? Quel(s) rôle(s) remplissent les outils d'urbanisme actuels dans la gestion de ces conflits potentiels ? Et en particulier le *projet*, en tant que récent dispositif d'action sur la ville, permet-il d'articuler ces différentes facettes du territoire ? Cet article interroge la capacité du *projet urbain*, comme mode de développement urbain, à reconnecter les villes, leur voie d'eau et leur port, fonctionnant de manière assez cloisonnée depuis la révolution industrielle.

## 1. Le projet : une opportunité pour une bifurcation de l'évolution de la relation ville-port ?

- 8 A partir des années 1970, le projet urbain apparaît comme la figure d'un nouveau mode d'action et de transformation des territoires. Il naît de l'influence des outils de l'économie et du management axés autour des concepts de flexibilité et de polyvalence. S'il est difficile de définir les contours du projet urbain parce que son indétermination constitue sa qualité première [Ingallina, 2001 ; Pinson, 2009], nous pouvons toutefois préciser cette notion par l'évolution qu'elle donne à la démarche de plan.

- 9 Dans un contexte d'incertitudes croissantes sur les ressources disponibles, les relations horizontales se démultiplient pour assurer des capacités d'actions, générant ainsi de nouvelles alliances d'acteurs de groupes et d'institutions. Dans ce cadre, le projet propose une démarche transversale et globale, en opposition aux logiques sectorielles, au sens de la fragmentation des tâches et des fonctions urbaines, et des rapports parfois étanches entre acteurs [Avitabile, 2004].
- 10 Cette posture par rapport aux pratiques antérieures de l'aménagement dominées par la planification standard entraîne une déclinaison de la notion de projet davantage axée sur son versant politique que sur son versant technique [Ingallina et Roncayolo, 2003].
- 11 Le processus, la démarche de co-production proposée va donc devenir le fondement de la légitimité du dispositif de projet, tandis que le plan valait davantage par la validité scientifique de l'expertise, univoque, qui avait permis de le faire aboutir. Le processus de projet est processus est itératif à plusieurs niveaux. D'abord, la ligne de partage entre la phase de conception et d'exécution tend à s'estomper ; la définition du projet étant parfois réévaluée et adaptée en fonction de l'évolution du contexte. Ensuite, la hiérarchie spatiale et temporelle, caractéristique de l'urbanisme de *plan*, qui subordonnait les documents de planification établis à des grandes échelles, pour des horizons lointains, à ceux établis à des échelles inférieures, pour des temporalités plus courtes, tend à s'atténuer avec la démarche de projet. Celle-ci privilégie un enrichissement itératif entre ces différentes échelles, l'une nourrissant l'autre par ajustements progressifs [Pinson, 2009].
- 12 Ce changement des modes de faire la ville implique aussi une évolution des métiers qui lui sont liés. Si les experts jouaient et jouent encore un rôle crucial pour l'élaboration des scénarios, il s'agit aujourd'hui davantage de générer la mobilisation des acteurs autour d'un projet, pour laquelle ces études deviennent des supports de dialogue et non plus l'expression figée de l'aboutissement du processus d'élaboration des choix en matière d'urbanisme [Ascher, 1995].
- 13 L'urbanisme par projet répond également à la montée des enjeux d'attractivité, de compétitivité, de communication dans les politiques urbaines. Les réaménagements des fronts d'eau leur sont emblématiques (Londres, Hambourg, Lyon, Bordeaux). En effet, dans un contexte concurrentiel des villes, ils permettent de valoriser une identité, une singularité autour de l'eau et représentent un haut potentiel d'images à médiatiser. En se focalisant sur certaines opérations, les objets architecturaux singuliers, les projets emblématiques et visibles et la communication accompagnant la réalisation du projet visent ainsi à la « bonne réception » du renouvellement de l'espace urbain, pour en assurer, en quelque sort, l'efficacité [Söderström in Bailleul, 2008].
- 14 Dans ce contexte d'espaces convoités, ces nouvelles formes d'action collective permettent-elles véritablement de dépasser cette concurrence de fonctions urbaines, portuaires et hydrologiques par la conception de nouvelles formes de mixité fonctionnelle ? 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'à la sphère productive ? L'influence de l'approche par projet sur l'évolution de la relation ville-port sera examinée sous l'angle de l'hypothèse de la reconnexion et celle de la déconnexion.

## 1.1. L'hypothèse de la déconnexion

- 15 Dans ce contexte concurrentiel pour lequel le retour des centres est un des enjeux pour les villes, une tension foncière s'exerce sur les zones portuaires actives péricentrales. Celle-ci est davantage stimulée par les opérations de renouvellement des friches industrielles et infrastructurelles des zones péricentrales, participant à l'effet centripète du processus de métropolisation. Ceci annoncerait un prochain cycle qui s'inscrirait dans la prolongation de la déconnexion ville-port.
- 16 Cette hypothèse de la déconnexion est renforcée si, à l'instar de l'analyse de Genestier, le projet constitue le signe d'une soumission de l'urbanisme au marché, « surdéterminé par une image univoque et stéréotypée de la ville », marquant une tendance à ne plus devenir « qu'un ensemble de mesures d'accompagnement des dynamiques locales de valorisation » [Genestier, 1993]. Dans ce cas de figure, la déconnexion ville-port serait davantage et rapidement prolongée, en raison de la différence de rente foncière qui avantage les fonctions résidentielles, d'équipements, de services ou plus spécifiquement axés sur les fonctions récréatives, ludiques et culturelles, au détriment des fonctions productives et portuaires. En outre, si, comme l'annonce G. Pinson, « les processus de projet ont la caractéristique commune d'exclure à la fois les enjeux et les groupes susceptibles de briser la mécanique consensuelle du projet », la délocalisation des sites portuaires vers l'extérieur du centre urbain pourrait se poursuivre. Ce transfert matérialiserait, une fois de plus, l'exclusion des portuaires du processus de réflexion des zones péricentrales, en raison des représentations et intérêts, qui divergent entre ces deux sphères [Pinson, 2009].

## 1.2. L'hypothèse de la reconnexion

- 17 Cependant, plusieurs évolutions majeures pourraient indiquer la voie d'une bifurcation de cette évolution de la relation ville-port, en faveur d'une reconnexion, ou du moins la mise en œuvre d'une meilleure articulation entre ces deux sphères.
- 18 La conjugaison de nouveaux enjeux urbains (requalification des fronts d'eau, redéploiement du fret fluvial, nouvelles politiques de gestion de l'eau) implique, selon J. Debrie, la construction d'un dialogue entre les différents acteurs, marquant ainsi la fin d'une déconnexion ville-fleuve et la mise en place d'un jeu d'acteurs négociant les termes de cette nouvelle relation. L'émergence de ce dialogue est d'abord issue d'une question morphologique qui place au centre des réflexions les opportunités offertes par le foncier portuaire dans le cadre d'une réduction des ressources foncières disponibles causée par le développement urbain. Prolongé dans des cadres institutionnels, ce dialogue se concrétise par l'entrée de la question fluviale dans le cadre de l'élaboration de différents outils de planification, couvrant différents champs de l'aménagement, à différentes échelles [Debrie, 2014].
- 19 Ensuite, l'évolution des conceptions et pratiques de l'urbanisme, amène à la prise de conscience « qu'il est désormais nécessaire de travailler dans une optique transversale, aussi bien de la part des administrateurs (décloisonnement des différents services municipaux) que des professionnels (équipes pluridisciplinaires) » [Ingallina, 2001].
- 20 Enfin, des transformations dans la structure de gouvernance ville-port, particulièrement opérées par les processus de décentralisation portuaire, qui ont eu lieu ou sont en cours

dans divers pays européens, pourraient amener à renouveler le dialogue ville-port par le rapprochement géographique entre la nouvelle autorité portuaire et le territoire administré [Lavaud-Letilleul, 2010].

## 2. L'approche spatio-temporelle appliquée à deux sites en mutation

- 21 Afin d'éprouver ces deux hypothèses de recherche qui questionnent l'infléchissement du dispositif de projet sur l'évolution de la relation ville-port fluvial, nous avons choisi deux sites : Tour et Taxis et Biestebroek, situés le long du Canal qui traverse la Région bruxelloise.

### 2.1. Deux cas d'étude : Tour et Taxis et Biestebroek (Bruxelles)

- 22 Le choix des sites a été motivé par trois critères. Ces espaces sont inscrits dans les processus récents de mutations territoriales, à la croisée des mouvements de désindustrialisation et de renouvellement urbain qui ont bouleversé ces espaces, ces dernières décennies. Par ailleurs, ils accueillent à la fois des projets urbain(s) et portuaire (s). Pour favoriser une analyse multiscalaire, ces projets impliquaient d'être d'envergure régionale. Enfin, chacun des sites met en présence des opportunités foncières pourvues d'architectures industrielles remarquables, en bordure de voie d'eau, avec des sites portuaires en activité, principalement occupées par des activités de transport et d'entreposage de matériaux de construction. Tandis que les friches industrielles ou infrastructurelles offrent des opportunités de développer une programmation mixte (habitat, espaces publics, équipements, commerces, bureaux, etc.), les sites portuaires offrent des potentialités d'améliorer la logistique urbaine, par l'acheminement des marchandises au plus proche du centre urbain. La localisation de ces sites dans leur agglomération, les projets en cours, leur périmètre, leur temporalité et les parties prenantes seront décrits plus bas.

### 2.2. Construction d'un itinéraire méthodologique : temps, espace

- 23 Pour analyser ces cas d'étude, nous avons construit une méthode fondée sur une approche spatio-temporelle. L'objectif sous-tendu était de comprendre l'évolution du processus de production d'un territoire par les interactions entre les projets des différents acteurs concernés, aboutissant à leur abandon, modification, ou annexion.
- 24 Un premier angle concerne les périmètres d'actions. Comment ces actions, dans leurs inscriptions spatiales, s'articulent-elles ? Se juxtaposent-elles, se chevauchent-elles, sont-elles intégrées ? Les projets sont-ils articulés en systèmes ? Peut-on parler d'un système ville-port ou de systèmes ville d'une part et port, d'autre part ? Pour analyser le rôle du dispositif de projet dans l'évolution de la relation ville-port, son influence sur une éventuelle prolongation de leur déconnexion, ou au contraire, sur les prémices d'une reconexion, ce premier angle d'analyse a consisté à spatialiser les actions des acteurs concernés par le devenir des interfaces ville-port choisies. A cette fin, des outils cartographiques synthétiques, appelés *cartographie évolutive des projets*, sur trois zones d'interface, ont été construits. Ceux-ci montrent l'état d'avancement des projets urbains

et portuaires, à trois moments  $t$  (2002, 2007, 2012), sur une période de 10 ans. Pour chaque moment  $t$ , chacun des sites, cartographié à l'échelle locale du quartier (figures 2 et 4), est également placé en regard des mutations qui s'inscrivent dans l'environnement plus large de l'aire urbanisée (figure 1).

- 25 Un deuxième aspect considère l'angle temporel : l'agenda des actions. Sous quelles formes apparaissent-elles ? Comment, au fil du temps, ces actions se répondent-elles ? Sont-elles coordonnées ? Au contraire, le facteur temps est-il utilisé pour légitimer certaines actions et en exclure d'autres ? Un deuxième angle pour appréhender les mutations territoriales s'est porté sur les actions anticipatives accompagnant leurs projets, visant leur légitimation. Pour ce faire, des figures appelées *Chronologie générale des relations entre les projets*, sur les deux zones charnières (figures 3 et 5) ont été établies. Pour construire ces tableaux chronologiques, les projets urbains et portuaires ont été placés horizontalement sur une ligne de temps, depuis leur lancement jusqu'à leur éventuelle adoption. Verticalement, ils sont structurés par échelon géographique. Les maîtres d'ouvrage et le type d'actions qu'ils ont initiées a été précisé : à vocation médiatique, stratégique, réglementaire ou opérationnelle.
- 26 Les résultats obtenus à l'issue de cet itinéraire méthodologique montrent qu'à travers leurs matérialisations, les projets participent à reproduire les coupures fonctionnalistes de l'ère industrielle, causées par l'environnement économique dans lequel ils s'inscrivent et les conditions internes de leur cadre de conception.
- 27 Par contre, les résultats sont plus nuancés pour ce qui concerne les logiques organisationnelles, aspect davantage développé dans la thèse « Villes et ports fluviaux : le projet comme dispositif de reconnexion » [Mazy, 2014]. Axée sur les formes de dialogue et de coopération des sphères urbaines et portuaires (mode de gouvernance ville-port et processus de projet local), cette analyse-là montre qu'à travers son processus, le projet permet de poser les bases d'un nouveau dialogue ville-port, par de nouvelles formes de coopération horizontale.

### 3. La démarche de projet à l'épreuve des coupures fonctionnelles

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

#### 3.1. Mise en tension des zones portuaires péricentrales par le dessein d'un « retour au centre »

- 29 Les cartographies évolutives des projets à l'échelon de la Région de Bruxelles-Capitale (figure 1) traduisent la séquence actuelle de l'évolution de la relation ville-port



caractérisée par la mise en tension des zones portuaires péricentrales sous l'action d'un double mouvement. D'une part, il s'agit du tropisme de l'action urbanistique, du renouvellement des quartiers centraux vers un développement multipolaire de sites décentralisés. Cette dynamique est couplée et renforcée par la reconversion de sites industriels péricentraux par d'autres fonctions urbaines, dans un contexte de déconcentration industrielle. Dans un contexte de métropolisation, indissociable de phénomènes de « retours au centre » [Bidou-Zachariassen, 2003], l'élargissement de la centralité urbaine apparaît comme une priorité, exerçant ainsi une pression sur ces zones portuaires péri-centrales. Ce retour vers les centres s'exercerait en trois séquences qui peuvent toutefois se chevaucher.

### 3.1.1. Le renouvellement des quartiers centraux (2002)

- 30 La planification stratégique marque en 2002 la poursuite de la revitalisation des quartiers centraux. Etendue au-delà des limites du centre historique en grande partie réhabilité, elle englobe maintenant les quartiers les plus fragilisés qui la jouxtent. Parallèlement, elle amorce la définition de pôles péricentraux dont la mutation relève de l'intérêt régional. Ces aspects mettent doublement en scène nos deux zones charnières.
- 31 Les sites de Tour et Taxis et de Biestebroeck se situent dans l'Espace de Développement Renforcé du Logement et de la Rénovation. Inscrit dans le plan stratégique de la Région de Bruxelles-Capitale, le Plan Régional de Développement (PRD) de 2002, il poursuit la politique de réhabilitation initiée dès la fin des années 1970, ensuite élargie à une politique de revitalisation au début des années 1990. Celle-ci se traduit principalement par la mise en place de contrats de quartier. Orientée vers les quartiers les plus dégradés hébergeant les populations les plus fragilisées sur le plan socio-économique, elle est d'abord concentrée autour des quartiers centraux, pour s'étirer ensuite le long de l'axe Canal. Parallèlement, les sites de Tour et Taxis et Biestebroeck sont inscrits comme Zone-Levier dans le PRD. Ces Zones-Levier sont définies comme des zones nécessitant une attention particulière et une coordination poussée des interventions, compte tenu de leur situation jugée problématique et de leurs potentialités d'aménagement. A cette fin, le PRD recommande que l'aménagement de ces zones soit préalablement étudié par le biais d'un schéma directeur afin de fixer les grandes options d'intervention qui doivent dicter leur développement. Du renouvellement des centres historiques, la planification stratégique pointe donc, en parallèle, son viseur vers un développement multipolaire de sites décentralisés, lieux d'accueil de futurs projets urbains. Le Plan Régional d'Affectation du Sol (PRAS), adopté en 2001 par le gouvernement régional bruxellois, avait déjà par ailleurs donné une portée juridique au site de Tour et Taxis par son inscription en Zone d'Intérêt Régional (ZIR), définie dans le but de permettre la réurbanisation des chancres urbains importants, d'aménager de nouvelles zones urbaines ou de réhabiliter des immeubles bénéficiant de la protection du patrimoine. Si la ZIR, portant sur la friche infrastructurelle, n'intègre pas le site portuaire situé au nord de celle-ci, le périmètre élargi de la Zone-Levier l'incorpore.

### 3.1.2. Le développement multipolaire de sites décentralisés (2007)

- 32 Cinq ans plus tard, en 2007, l'affirmation des pôles stratégiques, comme nouvelles centralités urbaines, est confirmée et précisée. Simultanément, les autorités portuaires répliquent en présentant leurs schémas de développement portuaire.

- 33 Tour et Taxis et son périmètre à nouveau élargi jusqu'au quartier Nord, situé sur la rive opposée, devient une Zone Stratégique du Plan de Développement International (PDI), un document d'intentions du gouvernement régional bruxellois, présenté en 2007.
- 34 A la même époque, parallèlement, émergent des documents stratégiques portuaires. Le Masterplan du Port de Bruxelles est présenté en 2006. Celui-ci projette, au nord de la friche de Tour et Taxis, un centre logistique : le BILC, et, sur sa face ouest, le Village de la Construction, un ensemble multifonctionnel, destiné à la vente de matériaux de construction, conçu avec une préoccupation d'intégration urbaine.
- 35 A Bruxelles, une Zone d'Intervention Prioritaire (ZIP), définie dans le cadre des fonds structurels européens FEDER, poursuit parallèlement les efforts de revitalisation, par le biais de projets d'aide au développement économique. Son périmètre, axé et élargi le long du Canal, préfigure quelque peu celui du Plan Directeur de la Zone du Canal, qui augure la dernière phase en cours de ce mouvement de « retours vers le centre » inscrit dans le processus plus large de métropolisation.

### 3.1.3. L'extension du centre urbain (2012)

- 36 L'extension du centre urbain prend la forme d'un schéma ou un plan directeur, prenant appui sur certains pôles définis dans la phase précédente afin d'amorcer une extension du centre. La voie d'eau y est utilisée à la fois comme vecteur de développement urbain et à la fois comme fil rouge destiné à dessiner les contours d'un nouveau territoire central pour lequel la mise en cohérence d'un grand nombre d'opérations isolées est souhaitée.
- 37 Succédant au réinvestissement des centres urbains, à la définition de pôles stratégiques périphériques, la troisième couche de cette aspiration politique d'un mouvement de retour en ville semble se traduire en 2012 par la définition d'une zone élargie autour du centre, qui prend appui sur les pôles stratégiques, et s'articule autour de la voie d'eau. L'emprise de son périmètre de réflexion couvre maintenant les sites portuaires péricentraux et amène maintenant sans détour le débat sur leur devenir.
- 38 A Bruxelles, ce débat émerge dans le cadre de l'élaboration du Plan Directeur de la Zone du Canal. Ce Plan Directeur a vocation de « compléter et préciser le document stratégique régional, Plan Régional de Développement Durable (PRDD), à une échelle plus fine et ancrée dans la réalité du territoire et du tissu urbain et socio-économique ». Celui-ci montre les signes de ce tournant d'un urbanisme de plan vers un urbanisme de projet.
- 39 D'abord, la recherche d'une itération constante entre le méta-projet et les projets locaux structure la méthodologie choisie par l'équipe lauréate de la mission d'élaboration de ce Plan Directeur, constituée par l'association momentanée d'Alexandre Chemetoff et associés, Idea Consult et Ecorem.
- 40 Spécifique à la démarche de projet, cette approche *territoire par territoire* répond à la nécessité, pour le pouvoir régional, de se créer un cadre de travail apte à pouvoir construire des réponses, dans des délais courts et avec des ressources limitées<sup>1</sup>.
- 41 L'échelon local permet d'envisager le passage des lignes stratégiques aux aspects opérationnels plus rapidement. Cette ambition ouvre deux moyens d'actions qui se distinguent également de l'approche de planification classique pour s'orienter vers un urbanisme de projet. D'une part, apparaît la nécessité de créer un domaine régional. Ce besoin s'en est trouvé renforcé dès lors que le projet régional, pour l'avenir de la zone du canal, n'apparaissait pas clairement. Ce plan répondait donc sans doute en priorité à la

nécessité, face aux dynamiques privées à l'œuvre, d'élaborer une vision entre acteurs publics.<sup>2</sup> D'autre part, un temps d'accompagnement de la mise en œuvre du projet est prévu. En outre, cette approche par *projets témoins* évite l'écueil des cloisonnements thématiques. Ceci permet notamment d'identifier et d'engager dès le diagnostic les débats sur l'articulation ville-port [Alexandre Chemetoff et associés, 2012].

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

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

- 43 Or, ce dernier aspect nous semble comporter au moins trois risques qui pourraient prolonger une déconnexion ville-port, s'ils ne sont pas anticipés par les pouvoirs publics.

- 44 D'abord, ce discours valorisant l'idée de nouvelles mixités n'est pas accompagné de mesures réglementaires et juridiques qui garantiraient la place portuaire puisque la méthode n'a pas vocation « par un règlement d'urbanisme ou un programme, de traduire le contenu du Plan-canal comme une stratégie de planification, mais plutôt de développer, d'infléchir les projets en cours » [Alexandre Chemetoff et associés, 2014].

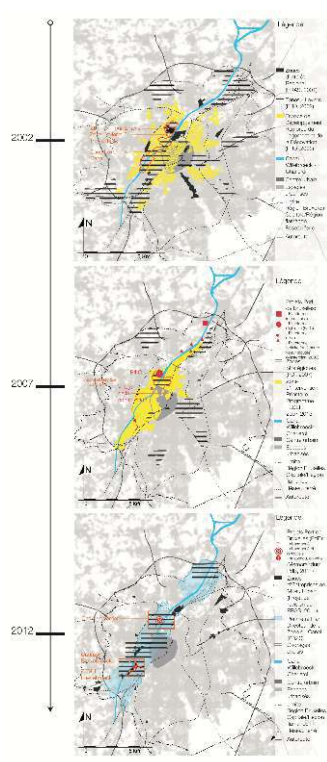
- 45 Ensuite, une autre réalité qui favorise la déconnexion ville-port est le changement de statut des zones industrielles ou portuaires vers un statut mixte. Par exemple, depuis l'entrée en vigueur du Plan Régional d'Affectation du Sol (PRAS) démographique, le 29 novembre 2013, Biestebroeck est placée en Zones d'Entreprises en Milieu Urbain (ZEMU), permettant l'accueil d'entreprises et de logements. Ces mutations d'affectations, telles qu'utilisées actuellement, pourraient participer à une éviction progressive de ces fonctions. En effet, « face à une augmentation des valeurs locatives liées à la requalification, le coût d'exploitation augmente et le rendement de l'entreprise chute » [Lonchambon, Petitet, et Schmit, 2010]. Ainsi, selon l'observatoire bruxellois des activités productives, le parc a perdu 18 % de sa superficie entre 1997 et 2011, en tenant compte des conversions vers d'autres usages, des nouvelles implantations et extensions sur les sites existants. Ce phénomène n'est pas singulier à la capitale belge [voir, par exemple, Bartholeyns, 2010].

- 46 Enfin, cette démarche qui privilégie l'échelon local et le temps court, s'articule difficilement avec les stratégies portuaires, qui prennent sens à l'échelle de l'hinterland du port et dont les investissements s'amortissent sur le temps long.

- 47 Ces mutations montrent davantage l'affirmation d'un système ville, juxtaposé à un système port. Le processus de retour vers le centre, mis en mouvement par la sphère urbaine, et les projets de développement portuaire évoluent parallèlement, en mobilisant des modes de développement spatial distincts. Tandis que les mutations urbaines mobilisent plusieurs strates d'actions – une revitalisation des quartiers centraux, un développement multipolaires de sites péri-centraux – une extension du centre urbain –, le développement portuaire s'exprime davantage par un réseau de projets ponctuels. Vérifiant la première hypothèse de recherche – celle de la déconnexion –, nous verrons,

dans le chapitre suivant, que la juxtaposition de ces stratégies interfère à l'échelon local par l'abandon, la délocalisation ou le gel de certains projets portuaires.

Figure 1. Cartographie évolutive des projets sur Tour et Taxis et Biestebroeck à l'échelon de la Région de Bruxelles-Capitale



Source : PRD (2002), PRAS (2001), AATL

### 3.2. Des projets portuaires éclipsés par la construction d'un système de projets urbains

- 48 Ces actions cloisonnées entre sphère urbaine et portuaire initient des frictions dans les zones d'interface, entre ville et port, au niveau local. C'est donc à ce niveau que l'évolution de la relation ville port va être renégociée. Celles-ci s'exercent particulièrement fortement lorsque le développement d'un pôle d'intérêt régional ou métropolitain, le plus souvent articulé autour d'une friche et d'architectures remarquables industrielles, a enclenché une dynamique de mutations urbaines, aboutissant à la création d'un système de projets urbains, enserrant les sites d'activités portuaires. Dans les deux cas étudiés, la lecture croisée des *cartographies évolutives* (figures 2 et 4), réalisées à l'échelle du site pour chaque cas d'étude, et des *chronologies générales des relations entre les projets* (figures 3 et 5) nous permet de conclure que ce système finit par exclure, geler ou délocaliser les sites d'activités portuaires subsistants.

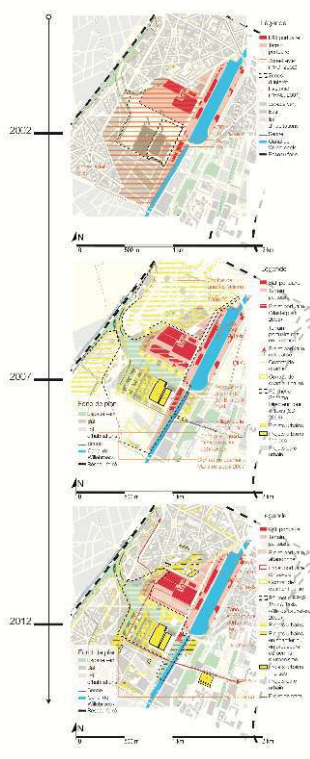
#### 3.2.1. Bassin Béco et Tour et Taxis

- 49 Par exemple, un des 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 (figures 2 et 3).

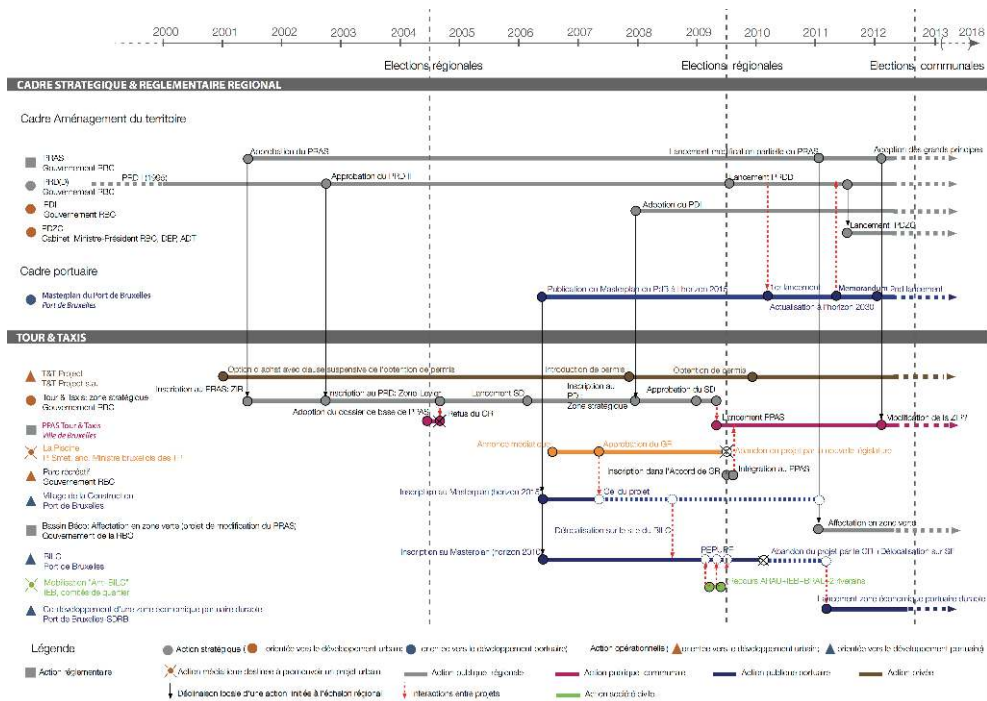
- 50 Quelques mois après la publication du Masterplan, le bourgmestre de la Ville de Bruxelles et le ministre en charge des Travaux publics au sein de la Région Bruxelles-Capitale, annoncent une piscine en plein air sur la même portion de rive. Le projet est alors délocalisé sur un autre site portuaire, au nord de Tour et Taxis, s'ajoutant à un des projets phares du Masterplan, le BILC, un centre logistique.
- 51 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 avril 2016, le Village de la Construction voit finalement le jour, le long du bassin Vergote, au nord du bassin Béco, initialement prévu pour son implantation.
- 52 Quant au PPAS, après six années de conception, il connaît un premier pas avec son adoption par le Conseil Communal en décembre 2016, avant son adoption finale par le Gouvernement. La difficulté pressentie de trouver un accord entre les acteurs publics (communaux, régionaux) et privés sur l'équilibre entre les fonctions urbaines avait exclu d'entrée de jeu l'espace d'activités portuaires au nord du site, reproduisant ainsi spatialement la logique industrielle de division fonctionnelle. La raison invoquée est l'allongement de la procédure qu'aurait provoquée cette inclusion dans les limites du PPAS<sup>3</sup>. La question de la relation ville-port était en effet dans l'ombre d'autres points d'achoppement, au fil de ce long processus de décision, tels que la question de la mixité sociale, la répartition entre les affectations résidentielles, commerciales, et d'équipement, la densité prévue et les conséquences en terme de mobilité, ou encore la surface dévolue au parc.
- 53 Toutefois, à travers les processus de projet, les prémices d'un nouveau dialogue ville-port s'installent. A l'instar d'autres projets intégrés dans le Plan Canal, ce projet est suivi par un comité de pilotage intégrant des représentants des sphères urbaine et portuaire (le Cabinet du Ministre Président, le Port de Bruxelles, la Société d'Aménagement Urbain, le maître-architecte et Bruxelles Développement Urbain). Ce comité veillera notamment à l'optimisation de la concentration des activités économiques sur son site (pour intégrer les activités dans leur contexte urbain et architectural), au respect d'un aménagement multifonctionnel, dense, et à la mise en valeur des éléments paysagers et patrimoniaux.

Figure 2. Cartographie évolutive des projets à proximité du site Tour et Taxis



Source : Urbis, Port de Bruxelles, PRD (2002), PRAS (2001), AATL

Figure 3. Chronologie générale des relations entre les projets autour du site Tour & Taxis



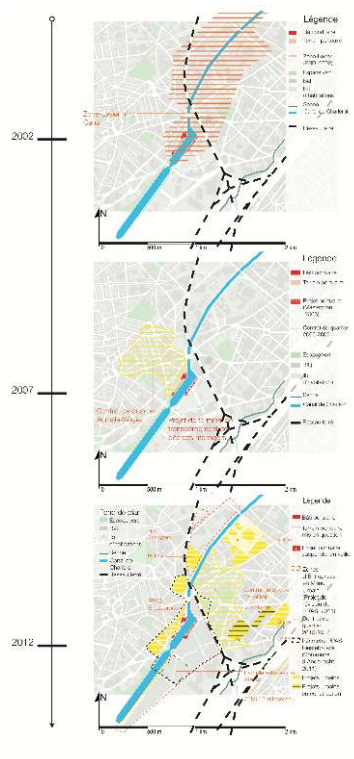
### 3.2.2. Biestebroeck

- 54 Le second exemple concerne le bassin de Biestebroeck, bordé en rive gauche par un tissu urbain historique, en rive droite par un tissu industriel enclavé entre la voie d'eau et la voie ferrée. En rive droite, le Port de Bruxelles proposait, dans son Masterplan publié en 2006, un terminal de transbordement des déchets ménagers. C'était sans compter la coalition d'intérêts qui allait se structurer autour d'une reconquête urbaine du front d'eau.
- 55 Le processus de mutation démarre avec la médiatisation, en mars 2010, d'un projet Rives lancé sur la toile par un bureau d'architecture. C'est une « vitrine urbaine », proche de l'approche américaine du *waterfront* où dominant marina, commerces, bureaux et logements de luxe. Un an plus tard, ce scénario se concrétise, sous des formes toutefois moins caricaturales, sous l'impulsion de deux facteurs : le rachat d'une partie des terrains par le promoteur immobilier Atenor et l'appui du bourgmestre de la commune d'Anderlecht qui lance, quelques jours plus tard, un avis de marché pour l'élaboration d'un PPAS. En effet, ce dernier pourrait permettre de déroger au PRAS, indiquant une zone d'industries urbaines. Quant à la Région, elle n'attend pas d'autoriser la dérogation mais encourage le projet. En mars 2012, un projet de modification partielle du PRAS est adopté par le Gouvernement, et d'application depuis décembre 2013. Biestebroeck est concerné par la création d'un nouveau type de zone qui permet d'envisager une mixité fonctionnelle en Zone d'industries urbaines : la Zone d'entreprises en milieu urbain (ZEMU).
- 56 Cette incertitude sur le devenir industriel et portuaire de cette zone péricentrale avait été alimentée par d'autres projets d'envergure en cours qui participent d'une mutation de cette portion régionale. C'est le cas d'un nouveau développement en cours du site des Abattoirs d'Anderlecht, du projet Port Sud centré sur la création d'un centre de découverte et d'innovation (Centre d'Interprétation) et d'un espace d'accueil d'entreprises, ou encore du développement du quartier Midi, zone stratégique régionale autour de la gare internationale. Par ailleurs, le Plan Directeur de la Zone du Canal avait défini Biestebroeck comme un des six cadrages destinés à accueillir des projets témoins. Son élaboration suit attentivement les lignes d'orientation du PPAS, mis à l'enquête publique en septembre 2016.
- 57 Ce plan maintient les affectations portuaires mais celles-ci sont largement minoritaires. Elles devraient être dédiées notamment à une plateforme de transbordement, permettant le stockage temporaire des marchandises, ainsi que des activités logistiques complémentaires (groupage, reconditionnement, etc.).
- 58 L'intérêt de ce cas, en terme de dialogue ville-port, est l'intégration des sites de développement urbain et portuaire dans les mêmes contours de planification locale. Cette inclusion offre le bénéfice d'interroger, au niveau local, la présence industrielle et portuaire en milieu urbain, son rôle et son articulation avec les autres fonctions urbaines. D'entrée de jeu, dans le projet de masterplan qui préfigurait les orientations du PPAS, ces enjeux sont mentionnés. « Le périmètre de la zone d'étude comportera une mixité de fonctions, permettant notamment à l'affectation d'industrie urbaine et à l'activité portuaire de cohabiter avec le résidentiel, en créant par exemple une nouvelle typologie ou morphologie d'aménagement qui s'articule avec le tissu urbain voisin. Ce

développement initiera donc peut être un vocabulaire urbanistique innovant » [BUUR-ARIES et IDEA Consult, 2013].

- 59 Le respect des ratios réservés aux activités industrialo-portuaires (75 % d'activités productives au sein des ZEMU, prévues par le PPAS) est essentiel pour assurer leur maintien. En effet, cette intégration urbaine pourrait participer à accroître la pression foncière sur ces fonctions vitales au fonctionnement urbain, entraînée, d'une part, par la nouvelle possibilité de création de logements au sein des zones industrielles adjacentes (dans le cadre des ZEMU) et, d'autre part, par le type de logements projetés, qui n'intègrent par exemple, pas de logements sociaux.

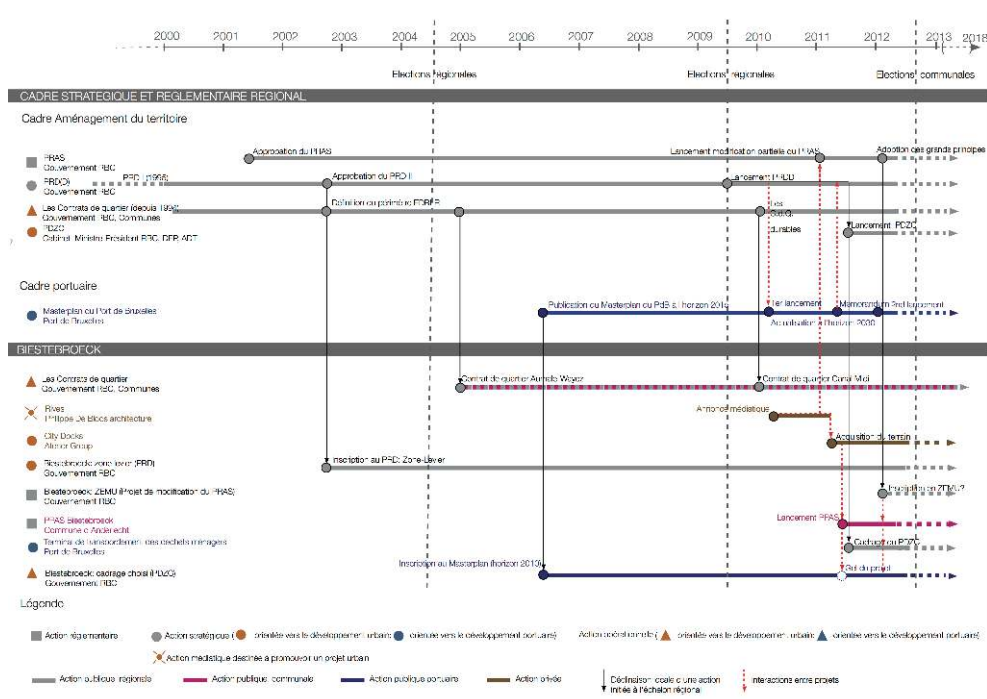
Figure 4. Cartographie évolutive des projets à proximité du site Biestebroeck



Source : Urbis, Port de Bruxelles, PRD (2002), PRAS (2001), AATL



Figure 5. Chronologie générale des relations entre les projets autour du site Biestebroeck



- 60 Collin concluait des expériences de projets dans les villes-ports maritimes que « le principal écueil de la démarche est de rester dans le fonctionnalisme de l'époque industrielle » [Collin, 2003]. Considérant les projets sous l'angle de leur matérialisation (angle morphologique du territoire), ces projets reproduisent en effet les coupures fonctionnalistes de l'ère industrielle. La construction d'outils analytiques tels que les cartographies évolutives des projets et les chronologies générales des relations entre projets nous ont amené à conclure que le rôle du projet participait davantage à prolonger et confirmer l'hypothèse de la déconnexion ville-port par la création d'un système ville, enserrant et finissant par exclure, geler ou délocaliser les sites d'activités portuaires subsistants.
- 61 Toutefois, cet aspect est nuancé selon l'intégration ou non de l'opération portuaire dans les contours du projet urbain. S'il en est exclu, il apparaît, au travers du cas de Tour et Taxis, que le fait de retarder la prise en main de la question de la limite, ne fait qu'accentuer les conflits d'aménagement convoité ou rejeté, opposés au projet portuaire. S'il est intégré, à l'instar du site de Biestebroeck, le processus en est allongé, mais ouvre le débat et initie une double réflexion. D'une part, des réflexions s'engagent sur des formes innovantes d'aménagement permettant l'articulation des activités au niveau local. D'autre part, ce niveau local d'études pousse la nécessité d'initier, à l'échelon méso, une réflexion ou une actualisation d'un développement cohérent de ces ports multi-sites : le rôle, la rationalisation et l'optimisation de chacun des bassins d'activités dans la ville et la manière dont ils fonctionnent l'un par rapport à l'autre. Ce relais s'illustre par l'actualisation par le Port de Bruxelles de son Masterplan, suite à la remise en cause de certains projets locaux. A Paris, par exemple, la tendance à la spécialisation des ports selon certaines filières a été démontrée par Paffoni. Le choix du type de spécialisation dépend d'impératifs de production (où est créée la marchandise), de distribution (dans quelles conditions doit être transportée la marchandise) et de consommation (où est

consommée la marchandise). Ainsi, la compréhension de cette évolution aurait permis à Ports de Paris de réorienter le fonctionnement de ses sites portuaires, de valoriser leur rôle et de justifier leur existence [Paffoni, 2013].

## Conclusions et perspectives

- 62 La démarche empirique, basée sur l'analyse des méthodes de conception d'outils d'urbanisme contemporains, à différentes échelles, montre que les nouvelles formes de planification sont marquées par la recherche de processus itératifs, souples et aptes à créer de nouvelles formes de coopération horizontale, afin de s'adapter à des conditions d'incertitude, dues à une plus grande dispersion des ressources.
- 63 Toutefois, sur les interfaces ville-port, ces dispositifs rencontrent des difficultés à créer des conditions propices à créer une véritable reconnexion entre villes et ports fluviaux. Dans les cas étudiés, ils semblent reproduire les coupures fonctionnalistes de l'ère industrielle. La matérialisation de ces projets aboutit rarement à la création d'une véritable polyvalence spatiale qui pourrait être une piste pour une meilleure cohabitation ville-port. Ainsi, dans le cadre de processus de métropolisation, la volonté affichée des villes d'enclencher un retour au centre, mobilisant différentes phases (la revitalisation des quartiers centraux, le développement multipolaire de sites décentralisés, le projet d'extension du centre urbain) participe à fabriquer un contexte d'incertitudes sur les zones portuaires péricentrales. Dans certains cas, le développement de ce système ville aboutit à phagocyter des projets portuaires en conduisant à leur délocalisation, leur mise en veille, voire leur abandon. Mais, dans une certaine mesure, il participe aussi à inciter les acteurs portuaires à les reformuler ou à les renforcer, en alliant des forces vives supplémentaires. Ces difficultés pourraient être dues aux conditions internes du projet, mais pourraient être également causées par des conditions externes, telles que l'environnement économique. Dans ce cadre, les interfaces ville-port sont aussi des objets de marché, affectés d'une valeur, évoluant au contact de deux formes d'économie, productive et résidentielle. La césure existante entre ces deux formes d'économie accompagne la construction de représentations divergentes, et de rivalités portant sur le devenir de ces interfaces pour finalement contribuer à entretenir les dichotomies entre ville et port que le dispositif de projet tente, non sans difficulté, de dépasser.
- 64 Pourtant, la polyvalence de l'espace pourrait être une notion-clé d'entrée à explorer. En effet, ce concept, appliqué ici aux zones péricentrales sous tension foncière, nous semble particulièrement porteur, dans des contextes métropolitains souhaitant à la fois garantir une mixité fonctionnelle et provoquer « un retour vers les centres ». Pour une meilleure relation ville-port, nous distinguons plusieurs pistes [Mazy, 2014] :
- la démarche *horizontale*, ou *de plan*, ambitionne de faire cohabiter ville et port de manière linéaire, le long de l'eau. La réflexion est programmatique et la réflexion concernant les types d'activités aptes à cohabiter est dans ce cas centrale.
  - la démarche *verticale*, ou *de coupe*, propose une articulation ville-port fondée sur la superposition par l'utilisation de la double hauteur.
  - l'usage de l'espace différé dans le temps (journée/soirée ; semaine/week-end) dissocie 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 ?).

- les formes d'économie circulaire passent par une mise en synergie des acteurs urbains, industriels et portuaires, en poursuivant l'objectif de réduire des flux (matière, énergie) entrants et sortants. La ville de Rotterdam a, par exemple, lancé un projet pilote en 2013 destiné à lier l'industrie portuaire aux 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

65 Cependant, les conditions pour une reconnexion ville-port ne dépendent pas seulement des innovations techniques ou architecturales mais doit confronter les trois facettes du territoire (morphologique, organisationnelle, existentielle). En amont, une reconnexion *organisationnelle* touche l'évolution des formes de gouvernance ville-port, notamment les cadres de dialogue. A Bruxelles, la création du comité de pilotage du Plan Canal en est un exemple. Pour maintenir ce fragile dialogue ville-port, une volonté politique forte est nécessaire, passant au minimum par la préservation des affectations et la recherche d'une maîtrise foncière publique. En aval, la reconnexion *morphologique* touche les nouvelles formes d'aménagement, de l'organisation d'une polyvalence dans l'espace et dans le temps aux nouvelles formes de synergie basées sur l'économie circulaire. Enfin, au cœur de cette reconnexion, le processus de projet pourrait jouer un rôle de rouage central en se fondant, de concert, sur la facette *organisationnelle*, par le dispositif d'action collective qu'il met en place, sur la facette *existentielle* par les représentations du territoire, qui fondent les enjeux des négociations et enfin, sur la facette *morphologique* par le produit spatial qui en émerge, et participe à remodeler les paysages fluviaux.

---

## BIBLIOGRAPHIE

ALEXANDRE CHEMETOFF et ASSOCIES, I. C., ECOREM, 2012. *Plan Directeur Canal*. Bruxelles : Région de Bruxelles-Capitale.

ALEXANDRE CHEMETOFF et ASSOCIES, I. C., ECOREM, 2014. *Plan - Canal 01*. Bruxelles : Région de Bruxelles-Capitale.

ANDERLECHT (Commune d'), 2016. *Procès verbal de la réunion de la commission de concertation du 28 novembre 2016*.

ASCHER, François, 2003. Métropolisation. In : LEVY, Jacques et LUSSAULT, Michel (dir.), *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés*. Paris : Belin.

ATELIERS LION + MSA, M. E., CITEC, BAS SMETS, 2008. *Schéma Directeur, Zone Levier n° 5 « Tour et Taxis »*. Bruxelles.

AVITABILE, Alain, 2004. Le projet urbain : une culture du territoire et de l'action urbaine. In : CHALAS, Yves (dir.), *L'imaginaire aménageur en mutation*. Paris : L'Harmattan.

- BAILLEUL, Hélène, 2008. Les nouvelles formes de la communication autour des projets urbains: modalités, impacts, enjeux pour un débat participatif. In : *Métropoles*, 3. Disponible à l'adresse <http://metropoles.revues.org/2202>
- BAUDOUIN, Thierry et Collin, Michèle, 1996. L'après friches portuaires. In : *Urbanisme*, 291 (nov.déc.), 24-32.
- BARTHOLEYNS, Christophe, 2010. L'enjeu de l'offre foncière économique, clé de transformation durable des territoires métropolitains. In : *Etudes foncières*, 148 (novembre-décembre).
- BIDOU-ZACHARIASEN, Catherine (dir.), 2003. *Retours en ville : des processus de gentrification urbaine aux politiques de revitalisation des centres* (pp. 73-102). Paris : Editions Descartes et cie.
- BUUR-ARIES et IDEA CONSULT, 2013. *Biestebroek - une vallée pour tous, PPAS Biestebroek/ Phase 1A - Projet de masterplan et diagnostic*. Bruxelles : Commune d'Anderlecht.
- CHALINE, Claude et RODRIGUES MALTA, Rachel (dir.), 1994. *Ces ports qui créèrent des villes*. Paris : Ed. l'Harmattan.
- COLLIN, Michèle, 2003. Un nouveau mode de développement pour des villes productives. In : COLLIN, Michèle (dir.), *Ville portuaire, acteur du développement durable*. Paris : l'Harmattan.
- DEBRIE, Jean, 2014. La relation ville-port dans les métropoles fluviales : quelle gouvernance ? In : BEYER, Antoine et DEBRIE, Jean (dir.), *Les métropoles fluviales, concilier aménagement et logistique pour un développement urbain durable*, pp. 221-229. Paris : L'Oeil d'Or.
- DIRECTION ETUDES ET PLANIFICATION (Administration de l'Aménagement du Territoire et du Logement), 2012. *Elaboration d'un Plan Directeur pour la zone du Canal en Région de Bruxelles-Capitale, Cahier spécial des Charges*. Bruxelles : Région de Bruxelles-Capitale.
- ECSA et COOPARCH-R.U., 2013. *Masterplan du Port de Bruxelles à l'horizon 2030*. Bruxelles : Port de Bruxelles.
- GENESTIER, Philippe, 1993. Que vaut la notion de projet urbain ? In : *L'architecture d'aujourd'hui*, 288, pp. 40-46.
- HOYLE, B. S., 1989. The Port City Interface - Trends, Problems and Examples. In : *Geoforum*, 20 (4), pp. 429-435.
- INGALLINA, Patrizia et RONCAYOLO, Marcel, 2003. Projet urbain. In : LEVY, Jacques et LUSSAULT, Michel (dir.), *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés*. Paris : Belin.
- INGALLINA, Patrizia, 2001. *Le projet urbain*. Paris : Presses Universitaires de France.
- LAVAUD-LETILLEUL, Valérie, 2010. La décentralisation, facteur de recomposition des relations ville-port ? In : DEBRIE, Jean et LAVAUD-LETILLEUL, Valérie (dir.), *La décentralisation portuaire: réformes, acteurs, territoires*. Paris : L'Harmattan.
- MAZY, Kristel, 2014. *Villes et ports fluviaux: le projet comme dispositif de reconnexion ? Regards croisés sur Bruxelles et Lille*. Thèse de doctorat en Art de Bâtir et Urbanisme. Bruxelles. Université Libre de Bruxelles- Université Lille I.
- PAFFONI, Elsa, 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, Gilles, 2009. *Gouverner la ville par projet*. Paris : Sciences Po les presses.
- PORT DE BRUXELLES, 2011. *Memorandum, 11 actions promouvoir dans le cadre de l'élaboration du Plan Régional de Développement Durable et de la modification du PRAS : le Port de Bruxelles, un port au service de sa région*. Bruxelles : Port de Bruxelles.

SUBRA, Philippe, 2007. *Géopolitique de l'aménagement*. Paris : A. Collin

VERMEULEN, Sofie, 2015. *The Brussels Canal Zone. Negotiating visions for urban planning*. Bruxelles : Vubpress.

VRIJE UNIVERSITEIT BRUSSEL, OFFICE REGIONAL BRUXELLOIS de L'EMPLOI, ECORYS et COOPARCH-R.U., 2006. *Masterplan du Port de Bruxelles à l'horizon 2015*. Bruxelles : Port de Bruxelles.

## NOTES

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

2. Idem

3. Entretien réalisé avec l'administrateur du bureau d'études en charge de la conception du PPAS, le 26 avril 2012.

---

## RÉSUMÉS

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 la déconnexion en cours, dans un contexte où les logiques de marché sont plus favorables aux sphères d'économie résidentielle qu'aux sphères productives ? Cette question se pose particulièrement à Bruxelles, dans la zone du Canal, intersection d'enjeux majeurs : densification urbaine dans un contexte de croissance démographique, redéploiement du fret fluvial comme alternative durable au réseau routier et amélioration de la gestion de l'eau. L'objectif de cet article est de cerner l'évolution de la relation ville-port par les interactions entre les projets des différents acteurs concernés. À travers une approche spatio-temporelle, les résultats montrent que via leurs matérialisations, les projets participent à reproduire les coupures fonctionnalistes de l'ère industrielle, causées par l'environnement économique dans lequel ils s'inscrivent. Par contre, à travers leur processus, de nouveaux cadres de dialogue ville-port apparaissent. Ces constats fondent quelques pistes pour une reconnexion de la ville et de son port.

Wat het stadsproject zo kenmerkend maakt voor de moderne stedenbouwkundige concepten, is de soepele, transversale aanpak. Kan zo'n aanpak een herkoppeling van steden, havens en rivieren teweegbrengen? Of zal die de huidige ontkoppeling net versterken in een context waar de marktlogica gunstiger is voor de wooneconomie dan voor de productieve economie? Deze vraag is vooral prangend in de Brusselse Kanaalzone, op de kruising van grote uitdagingen: stedelijke verdichting in een context van bevolkingsgroei, herontwikkeling van het riviertransport als duurzaam alternatief voor het wegtransport en verbetering van het waterbeheer. Dit artikel zal meer inzicht geven in de evolutie van de relatie stad-haven door de interacties tussen de projecten van de verschillende betrokken actoren. Op basis van een ruimtelijke en temporele benadering tonen de resultaten aan dat de projecten, door hun concrete invulling, bijdragen tot het overnemen van de functionalistische breuklijnen uit het industriële tijdperk, die teweeggebracht werden door het heersende economische klimaat. Uit

het projectproces ontstaan echter nieuwe kaders voor dialoog tussen stad en haven. Die vaststellingen vormen de basis voor enkele denkpistes met het oog op de herkoppeling stad-haven.

Due to a flexible and cross-cutting approach, the urban project is emblematic of contemporary urbanistic concepts. Can this approach reconnect cities, ports and waterways? On the contrary, can it reinforce the disconnection under way, in a context in which the rationale of the market is more favourable to the sphere of residential economy than to the sphere of productive economy? This question is raised especially with respect to the canal area of Brussels, where major challenges intersect: urban densification in a context of demographic growth, the transferring of river freight as a sustainable alternative to the road network, and the improvement of water management. The aim of this article is to understand the evolution of the relationship between city and port via the interactions of the projects of the different stakeholders concerned. By means of a spatial and temporal approach, the results show that through their materialisation, the projects contribute to reproducing the functional divisions of the industrial era, caused by their economic environment. However, through their processes, new frameworks for a dialogue between city and port emerge. These observations provide some ideas for a reconnection between the city and its port.

## INDEX

**Thèmes** : 7. aménagement du territoire – logement – mobilité

**Keywords** : land use planning, canal, territorial development, port

**Trefwoorden** ruimtelijke ordening, kanaal, territoriale ontwikkeling, haven

**Mots-clés** : aménagement du territoire, canal, développement territorial, port

## AUTEUR

### KRISTEL MAZY

Kristel Mazy est chargée de cours à la Faculté d'Architecture et d'Urbanisme à l'Université de Mons. Architecte et urbaniste de formation, elle a collaboré à la cellule Planification de la Ville de Bruxelles. Docteure en Art de Bâtir et Urbanisme (ULB – Université Lille1), sa thèse, défendue en 2014, interrogeait la capacité du projet urbain à reconnecter les villes, leur voie d'eau et leur port, fonctionnant de manière assez cloisonnée depuis la révolution industrielle. Kristel.Mazy [at]umons.ac.be