



**Belgeo**

Revue belge de géographie

**4 | 2013**

**Miscellaneous**

---

## Geneviève Origer, *Vingt ans de politique portuaire à Bruxelles (1993-2012). I. Le contexte et les prémices*

Courrier hebdomadaire du CRiSP numéro 2177-2178

**Mathieu Strale**

---



### Édition électronique

URL : <http://journals.openedition.org/belgeo/11810>

DOI : 10.4000/belgeo.11810

ISSN : 2294-9135

### Éditeur :

National Committee of Geography of Belgium, Société Royale Belge de Géographie

### Édition imprimée

Date de publication : 31 décembre 2013

ISSN : 1377-2368

### Référence électronique

Mathieu Strale, « Geneviève Origer, *Vingt ans de politique portuaire à Bruxelles (1993-2012). I. Le contexte et les prémices* », *Belgeo* [En ligne], 4 | 2013, mis en ligne le 24 juin 2014, consulté le 22 septembre 2020. URL : <http://journals.openedition.org/belgeo/11810> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/belgeo.11810>

---

Ce document a été généré automatiquement le 22 septembre 2020.



*Belgeo* est mis à disposition selon les termes de la licence Creative Commons Attribution 4.0 International.

---

# Geneviève Origer, *Vingt ans de politique portuaire à Bruxelles (1993-2012)*. I. *Le contexte et les prémices*

Courrier hebdomadaire du CRiSP numéro 2177-2178

Mathieu Strale

---

## RÉFÉRENCE

Geneviève Origer, *Vingt ans de politique portuaire à Bruxelles (1993-2012)*. I. *Le contexte et les prémices*, Courrier hebdomadaire du CRiSP numéro 2177-2178

- 1 À l'occasion des vingt ans de l'organisme para-régional chargé de la gestion des infrastructures portuaires bruxelloise, la Société Régionale du Port de Bruxelles, le CRISP a lancé une série de publications de courriers hebdomadaires visant à examiner les enjeux ayant présidé à la mise en place et à l'orientation du Port. En particulier, il s'agit de mettre au jour et d'expliquer les choix politiques, les arbitrages et les positions des parties prenantes à cet enjeu. Dans ce cadre, ce premier volume, écrit par Geneviève Origer, ancienne directrice en charge du développement du Port de Bruxelles, traite des aspects institutionnels ayant mené à la mise en place du Port de Bruxelles, jusqu'à la préparation de son premier contrat de gestion en 1992, c'est-à-dire aux prémices de cet organisme.
- 2 Le document est organisé en trois chapitres. Il doit servir de point de départ à la deuxième partie, à publier, qui sera consacrée au développement du Port de Bruxelles et à l'analyse des contrats de gestion successifs ayant guidé son développement durant ses vingt ans d'existence.
- 3 Le premier chapitre, introductif, traite des enjeux urbanistiques, environnementaux et économiques posés par les ports intérieurs européens. Il s'agit en particulier de mettre

en évidence le rôle en matière de création d'emploi et d'intégration sociale et de transport et logistique, y compris les enjeux environnementaux liés, ainsi que de pointer la compétition avec les autres fonctions urbaines pour le foncier. L'auteure insiste en particulier sur la déconnection existant selon elle entre l'importance de l'infrastructure et sa méconnaissance, tant de la part des populations que des décideurs publics. En effet, dans le cadre des nouvelles politiques urbaines, l'accent est mis sur les fonctions de logement et de bureau, notamment au détriment des activités industrielles et portuaires. Ces espaces sont envisagés comme de nouvelles frontières, des territoires à reconverter et développer, à l'image des projets de type « docklands » et plus généralement de la reconversion résidentielle ou commerciale des terrains et bâtiments industriels urbains. L'auteure explique et argumente des nombreuses conséquences sociales, économiques et environnementales de ces projets : délocalisation et disparition d'emplois, notamment peu qualifiés, changement de la sociologie des quartiers, pertes d'outils intéressants dans un objectif de mobilité durable des marchandises.

- 4 En deuxième lieu est traitée la question du port bruxellois. Il s'agit d'abord de retracer l'historique de la place portuaire bruxelloise et du canal et de présenter le domaine portuaire et ses atouts et faiblesse. La situation actuelle du port bruxellois, en tant que terminal d'arrière-pays des grands terminaux maritimes nord-ouest européens ainsi que de lieu de transit, est expliquée en détail. Ensuite vient la question de la création de la Société Régionale du Port de Bruxelles, en 1992, en lien avec le processus de régionalisation et les enjeux spécifiques à la situation de l'agglomération : problématique environnementale, gentrification des quartiers bordant l'axe fluvial, phénomènes Nimby. En particulier, les dossiers récents, tels les projets BILC ou Musicity, et les controverses et positions des différentes parties-prenantes urbaines sont détaillés. De même, les conséquences de la montée en puissance des autorités régionales bruxelloises et leurs relations avec les autorités portuaires bruxelloises sont décrites finement. Alors sont détaillés les statuts du Port, ses organes, son fonctionnement et son financement. Il s'agit d'expliquer le rôle de cette autorité dans un contexte de régionalisation des compétences sur les voies navigables intérieures et les infrastructures liées. Ressort finalement de cette seconde partie le clivage et la complexe médiation entre intégration urbanistique et maintien d'activités portuaires et industrielles. Se retrouve aussi le virage stratégique du Port, cherchant à nouer de nouvelles alliances à Bruxelles pour défendre et justifier son activité et son emprise.
- 5 Ceci permet, dans un troisième temps de mener une analyse politique fine des préliminaires à l'établissement de la société régionale du Port et de la préparation de son premier contrat de gestion. Partant d'une structure unitaire, la société du Canal, la régionalisation des compétences mène en effet à la partition de la gestion des voies d'eau et à la nécessité, pour les autorités publiques d'assurer cette transition. En particulier, les jeux d'acteurs, positions, alliances, oppositions de chacun des acteurs publics impliqués et les débats qu'ils induisent, à tous les niveaux de pouvoirs, sont détaillés. Ainsi se posera l'utilité de maintenir une structure portuaire à Bruxelles, au risque de voir des espaces concurrents se mettre en place dans un contexte de compétition avec les autres régions, le statut de l'organisme à créer et ses missions ou la possibilité de coopérer avec les espaces avoisinants et particulièrement la Flandre. De même, les procédures administratives ayant abouti à la mise en place de cet organisme para-régional et du choix de ses actionnaires sont énumérées et expliquées.

- 6 En cela, ce *Courrier hebdomadaire du CRISP* constitue une analyse politique fine et pertinente des enjeux politiques, socio-économiques et environnementaux liés au Port de Bruxelles, menée par une partie-prenante clé, défendant une vision volontariste et enthousiaste du développement de cette structure et des activités portuaires bruxelloises en général. Ce point de vue défendant le maintien d'activités industrielles en ville est en effet minoritaire au niveau des autorités bruxelloises actuelles, qui s'inscrivent plutôt dans un renforcement de la fonction logement et dans une volonté de reconverter et transformer l'urbanisme et la sociologie des quartiers bordant le canal bruxellois. En cela, ce document est dès lors d'un contre point intéressant dans les débats urbains actuels. La description de différentes situations conflictuelles relatives à des projets urbanistiques sur l'espace portuaire bruxellois, expliquée par une partie prenante défendant le point de vue du Port, illustre les rapports de forces nouveaux se mettant en place dans un contexte de reconfiguration des attentes et des alliances et de repositionnement des acteurs sociétaux, institutionnels et entrepreneuriaux. En outre, l'analyse détaillée des procédures et de l'histoire administrative et du jeu politique ayant présidé à la mise en place de la Société Régionale du Port de Bruxelles est éclairante tant de cette problématique particulière que des rapports de forces se déployant plus généralement dans l'agglomération en matière de politique socio-économique et urbanistique, dans un contexte de régionalisation croissante des compétences.