



INSTITUT DE
RECHERCHE DU
VAL DE SAONE
MACONNAIS

7^e RENCONTRES DE MÂCON

13 et 14 septembre 2012

Appel à communication



CLIA/PROPOF - service portuaire de la CC de Saône-et-Loire

FLEUVES ET TERRITOIRES



FLEUVES ET TERRITOIRES

Les fleuves et les vallées restent des lieux privilégiés de l'implantation humaine. En Europe, par exemple, de nombreux sites urbains sont à la croisée du fleuve et d'une route terrestre. Depuis la préhistoire, le fleuve est apparu comme une ressource essentielle, générant de multiples métiers et techniques. Avec l'utilisation d'autres énergies, et moyens de transport, avec l'expansion des villes, le lien s'est distendu avec des fleuves de moins en moins naturels ne jouant souvent qu'un rôle marginal par rapport à la route. Aujourd'hui, les villes partent à la redécouverte de leur fleuve. Ce colloque souhaite appréhender les liens multiples entre les fleuves et les territoires, d'hier à aujourd'hui, et examiner les usages concurrents que ces liens alimentent. Comment les fleuves interviennent-ils dans l'organisation et l'aménagement des territoires, et cela à toutes les échelles, depuis les grands corridors internationaux de transport avec leurs portes d'entrée maritime jusqu'aux équipements industriels ou urbains situés à proximité du fleuve ? Les fleuves ont-ils été, sont-ils encore ou redeviennent-ils un facteur de l'intégration territoriale par les activités qu'ils génèrent, par les réseaux et les flux de personnes ou de marchandises qui empruntent leur vallée ou qui les traversent, par les villes qui s'y trouvent ou par les représentations qu'ils inspirent aux populations de ces territoires ?

Fleuves et transports

Les liens entre fleuves, transports et territoires composent une première approche. Les fleuves sont des axes potentiels de transport. Encore faut-il qu'ils s'inscrivent dans des réseaux multi et/ou intermodaux, organisés autour de nœuds intérieurs (les ports), et qu'ils soient aussi ouverts grâce aux ports maritimes.

Le rôle des axes fluviaux dans la desserte des territoires s'expliquent notamment par rapport aux autres modes de transport, entre concurrence et complémentarité. Une attention particulière peut être apportée au rôle des ports maritimes (portes d'entrée) et à celui des ports intérieurs, relais des trafics de marchandises vers des territoires souvent dominés par de grandes aires urbaines. Il est aussi nécessaire d'explorer les logiques des opérateurs du transport et des acteurs publics de l'aménagement, les relations comme les problèmes de gouvernance. Le choix de filières précises, vrac, matériaux de construction, produits de la valorisation ou passagers, et de bassins fluviaux variés peut être un bon moyen d'illustrer empiriquement des réflexions plus théoriques sur les axes, les réseaux et les ports, de montrer les similarités et les différences d'une situation historique ou géographique à l'autre.

Fleuves et villes

La ville, le plus souvent, est fille du fleuve, point de rencontre de routes terrestres et fluviales ; mais l'est-elle restée et tend-t-elle à le redevenir? Les cours d'eau ont permis jusqu'à la Révolution industrielle d'acheminer les marchandises dans le centre des villes où s'exerçaient les fonctions d'échanges. En se développant, la ville a attiré en son centre les fonctions les plus nobles

et, à l'inverse, rejeté celles qui ne le sont pas. L'attrait actuel des citoyens pour leur fleuve et l'eau dans la ville, soutenus par les élus et les promoteurs immobiliers sous couvert de développement durable et environnemental, ouvre la voie à l'aménagement de nouveaux espaces urbains de loisirs sur les rives. Usines et entrepôts cèdent la place aux marinas, barges et péniches aux bateaux de plaisance.

Ce colloque souhaite donc aussi explorer les liens entre les villes et leur fleuve. Comment le fleuve intervient-il dans le mouvement d'urbanisation et comment l'urbanisation le prend-elle en compte ? Quelles sont les activités liées au fleuve, centrales comme périphériques, ou dans les relations métropolitaines ? Le fleuve a-t-il encore vocation à supporter des activités industrielles ou de transport au service de la ville ? Comment les ports s'insèrent-ils dans l'aire urbaine et pour quel rôle ? Quelle gestion de l'eau est-elle mise en œuvre pour assurer l'approvisionnement et l'assainissement ? Les fleuves sont-ils un risque pour les villes ? Quels sont les acteurs urbains, publics ou privés, économiques, sociaux ou de l'environnement intéressés par le fleuve et quelles politiques sont pratiquées ? Enfin, quel regard les citoyens portent-ils sur leur fleuve et l'eau dans la ville ?

Fleuves, métiers et techniques

Les fleuves ont généré de nombreux métiers : radeliers, pêcheurs, éclusiers, marinières, agents portuaires, constructeurs de bateaux, techniciens de rivières mais aussi producteurs d'hydroélectricité ou régulateurs de l'hydrographie. Ces métiers et les techniques qui leur sont associées ont-ils été et sont-ils toujours spécifiques au fleuve ? Comment ces métiers sont-ils un facteur de développement des usages du fleuve et du resserrement des liens entre les fleuves et les villes, ou l'inverse ?

Les marinières pourront particulièrement retenir l'attention en distinguant les artisans des salariés, les salariés des entreprises artisanales des salariés des armements plus modernes, les employés d'encadrement intermédiaire (capitaines, timoniers) des employés au statut d'ouvrier (matelots). Est-il possible de produire des éléments de morphologie sociale de ces groupes, des itinéraires de vie révélateurs de leurs conditions de travail, de leurs liens avec les autres métiers (affréteurs, chargeurs, autorités administratives, éclusiers, collègues), et aussi en tant qu'itinérants, de leurs relations avec les territoires, notamment les villes qu'ils traversent et desservent ? Les métiers portuaires, tels ceux de la rupture de charge du fluvial au routier ou au ferroviaire, représentent un autre champ d'investigation en matière d'organisation du travail. Quelles sont les contraintes qui s'exercent sur ces métiers, selon les filières de transport ? Quelle aide à la décision peut-on alors apporter s'agissant de l'organisation ou du développement de nouveaux systèmes de soutien à l'activité ? Par ailleurs, on s'interrogera sur le rôle des métiers du port dans l'organisation urbaine. Ces questions peuvent être élargies à d'autres métiers du fleuve et à d'autres époques, en prenant en compte les apports historiques, y compris archéologiques.

Ce colloque est ouvert à toutes les disciplines des sciences humaines et sociales. Les contributions mêlant des approches théoriques et empiriques seront particulièrement appréciées ainsi que celles qui ne portent pas exclusivement sur le cas français.

Rivers and areas

Rivers and valleys still provide humans with their favourite settlement locations. In Europe, for example, a large number of urban zones are to be found at the intersection between a river and a road. Since prehistory, rivers have been perceived as an essential resource, generating a large number of occupations and technologies. The use of other types of energy and means of transport has loosened the association, and rivers often occupy a marginal position in relation to roads. Today, cities are attempting to rediscover their river. This symposium sets out to describe the multiple links that exist or existed in the past between rivers and areas and investigate the competing practices generated by these links. What role do rivers play in structuring a region and land use planning, at all levels from major international corridors with their maritime gateways to the industrial and urban facilities which are located near the river? Were rivers at one time, are they still, or are they becoming once again a factor of regional integration as a result of the activities they generate, the networks and passenger and freight flows that use their valleys or cross them, the towns and cities that are built on them or the representations they give rise to among the populations of the areas in question?

Comité scientifique : Isabelle Backouche (EHESS), Michel Beuthe (Université catholique de Louvain la Neuve), Antoine Beyer (IFSTTAR-SPLOTT), Jacques Charlier (Université catholique de Louvain la Neuve), Claude Comtois (Université de Montréal), Jean Debrie (IFSTTAR-SPLOTT), Antoine Frémont (Directeur de recherche), Antoine Grumbach (AG Territoires), Guy Joignaux (IFSTTAR), Jean-Paul Rodrigue (Hofstra University, New-York), Brian Slack (Concordia University, Montréal), Dr. Thierry Vanelislander (Universiteit Antwerpen).

Date limite de dépôt des propositions de communication (résumé de 20 à 30 lignes) : 20 mars 2012, à envoyer à l'adresse ci-dessous.

Réception des communications : 1^{er} juin 2012.

Frais d'inscription aux 7^e Rencontres de Mâcon : 95 € (25 € pour les étudiants ; gratuité pour les communicants), hors frais de repas.

Institut de recherche du Val de Saône-Mâconnais
18, cours Moreau
71000 Mâcon

RENSEIGNEMENTS

Tél. : 03 85 39 88 79
Courriel : irvsm@wanadoo.fr
www.recherche-maconnais.org