Journal de bord - chercheuse embarquée à bord de La Fillonnerie

Collab Fluvioscope x BatoLabo

Mayence – Francfort / Allemagne / 21-24 mai 2026

Mathilde Gralepois, Université de Tours, laboratoire CITERES



Partie de Tours / St Pierre des Corps pour échanger avec l'équipage de La Fillonnerie autour **d'habiter avec le fleuve**, j'arrive à Francfort jeudi 21 mai 2026 en train. Depuis quinze ans, mes travaux de recherche portent sur les **interfaces entre l'aménagement urbain et les cours d'eau**, à travers les risques d'inondation. Les cas d'étude ligériens de Nantes à Orléans m'ont déjà amené à collaborer avec les communautés navigantes ligériennes, lors des Grandes Remontées et des initiatives de la Mission Val de Loire.

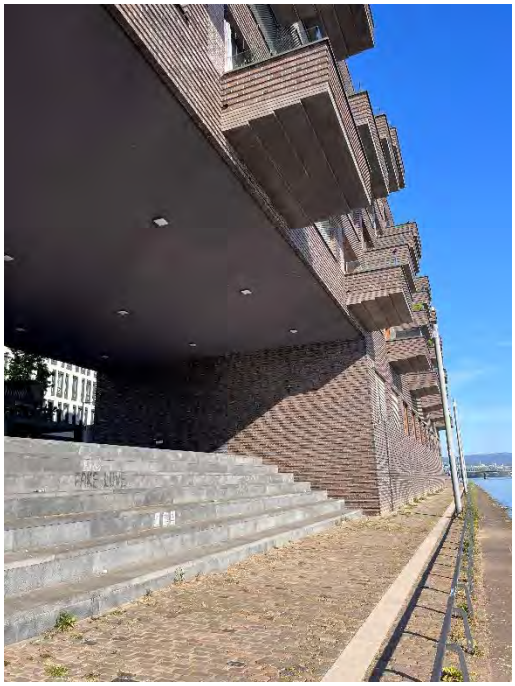
Mayence – quartier ZollHafen





Cette fois-ci, je sors du bassin de la Loire pour retrouver l'équipage de La Fillonnerie sur le Rhin, à Mayence en Allemagne. Je retrouve Lucas Spadaro dans le quartier de ZollHafen vers 8h30 sur les bords du Rhin.

Cette opération des années 2000 a participé à l'essor de la **résilience urbaine** en Europe. Cette notion a animé les communautés académiques en **aménagement, géographie et génie urbain** durant une dizaine d'année (Barroca, Di Nardo et Mboumoua, 2013 ; Dauphiné et Provitolo, 2007 ; Ledoux, 2018). A l'échelle des publications francophones durant la période 2000-2020, deux approches se distinguent. D'une part, la résilience urbaine est présentée en France comme un espace de résolution des conflits territoriaux concernant les **conditions d'aménagement dans les zones inondables**. Cette résolution est essentiellement technique. Elle postule la réussite des consortiums d'intervention conjointe, à l'échelle des Assistances à Maîtrise d'Ouvrage (AMO), entre architecture, ingénierie hydraulique, urbanisme et paysagisme, dépassant ainsi les approches en silo de chacune de ces expertises. Les principaux partis pris sont la **surélévation** au-dessus des plus hautes eaux connues (PHEC), la **transparence hydraulique** en laissant passer l'eau en cas d'inondations (parking ajouré, bâtiment sur pilotis, positionnement dans le sens prévu du courant…), l'intégration de **grands espaces publics** (parcs, bassins..) pour retenir l'eau temporairement ou la **limitation de l'emprise au sol** sur l'espace du projet urbain. Certaines approches, comme ZollHafen, intègrent une réflexion sur la localisation des activités, privilégiant les fonctions diurnes dans les niveaux plus bas (bureaux, services, entreprises…) et les logements aux niveaux les plus élevés, c'est-à-dire censément plus protégés. Ces projets s'efforcent aussi de proposer une architecture qualitative et des références symboliques portuaires ou industrielles dans les espaces publics comme des bâtiments historiques mais encore en conservant des grues, des épaves de bateaux, de grosses ancres de marine… (Barroca, Serre et Youssef, 2012 ; Toubin, Lhomme, Diab, Serre, et al., 2012)



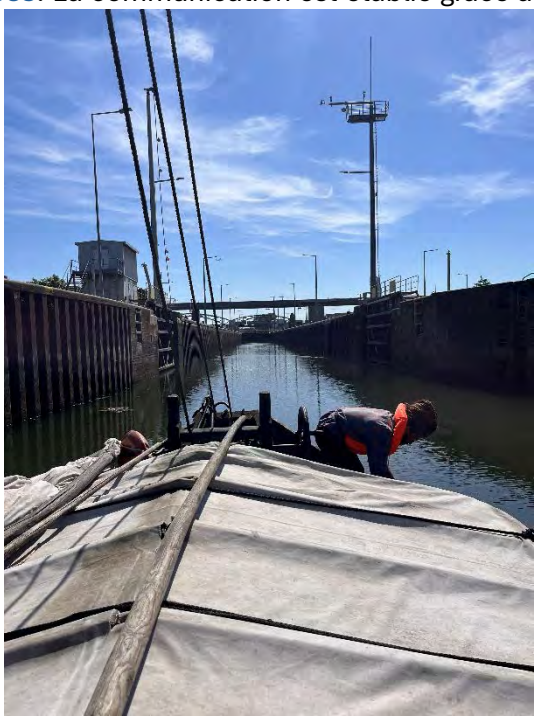
D'autre part, une approche critique de la résilience urbaine analyse cette solution comme une façon de **ne pas remettre en cause l'expansion urbaine**, de continuer **d'exposer des populations aux risques** liés aux inondations, de se baser sur une **approche techniciste et probabiliste centré sur l'aléa**, sans tenir compte des usages sociaux et culturels (Gralepois, Daluzeau et Oger, 2013 ; Rufat, 2020 ; Reghezza-Zitt, 2013). Ces travaux ont montré que l'approche de résilience était hétérogène, qu'elle pouvait recouvrir des **approches minimalistes de protection**, qu'elles pouvaient aboutir à des **formes urbaines contre-productives** ou maladaptées lors des usages quotidiens « par temps sec » (Gralepois et Rode, 2017).

La frénésie « résilience » se réduit aujourd'hui, tant comme outils d'analyse conceptuel que comme modèle de développement en zone inondable. Je réalise, durant cette escale, dans les échanges avec Lucas et l'ensemble de l'équipage de la Fillonnerie, que, dans les deux approches, **le fleuve n'est pas considéré comme 'actant'.** Dit autrement, le regard ne part pas du fleuve. **D'une manière comme d'une autre, il est considéré un élément à préserver ou à contrôler**. Sa capacité à interagir n'est pas intégrée de façon dynamique, autonome et sensible, mais dans une perspective de connaissance experte et ingénieriale qu'elle soit de génie civil, urbain, hydraulique ou écologique. C'est là un des enjeux mutuellement identifiés lors de cette expérience de navigation : **réussir à décentrer le regard non pas seulement *vers* cours d'eau, mais *depuis* le cours d'eau.** Comment ? En naviguant dessus. En tant que chercheuse en aménagement-urbanisme, naviguer sur les cours d'eau me permet au moins deux choses : **regarder les opérations de projet urbain *depuis* l'eau et *dans la continuité* du cours d'eau**.

Navigation Mayence – Francfort



Je retrouve l'équipage de la Fillonnerie dans une autre marina de Mayence. L'équipage est composé pour cette étape de Mina, Florence, Chloé, Samuel et Lucas. Nous partons vers 10h en prenant un petit bout du Rhin et assez vite de partir sur le Main. Lors de cette navigation d'environ 7h, nous passons **plusieurs écluses entièrement automatisées**. La communication est établie grâce à un système de caméras. Sur une écluse, c'est une voix grésillante, transmise par haut-parleur qui donne des indications. Nous croisons **des vignobles, des sites industriels, et des activités d'extraction** avec souvent un quai de chargement (Assouline, 2019 ; Sajaloli, Servain-Courant, Dournel et Andrieu, 2011). Les **voies de communication** sont nombreuses : voie ferrée, route, cours d'eau et certainement couloirs aériens. Nous croisons beaucoup d'avions, plus que de bateaux. Après quelques villages et quelques lieux de baignade, l'arrivée à Francfort est frappante.











Escale Francfort-sur-le-Main

La **skyline très verticale** impressionne lors de l'arrivée en bateau. Francfort est la 5e ville du pays (800 000hab) et la 4e place économique d'Europe. Elle abrite la Banque Centrale Européenne, la Deutsche Bundesbank et beaucoup d'immeubles d'entreprises. La Fillonnerie dépasse Francfort, pour s'amarrer à 6km du centre urbain vers 17h. Lucas m'accompagne récupérer des affaires à l'hôtel à proximité de la gare. Nous longeons principalement le Main à l'aller et au retour.





Cette balade urbaine suscite plusieurs sujets de discussion. D'abord, **l'aménagement des abords du Main**, sur les deux rives. Les quais ont été entièrement piétonnisés, non seulement sur une partie centrale, mais sur de longs tronçons de part et d'autre du centre urbain. Plusieurs activités urbaines y cohabitent : piste cyclable, promenade pédestre, *running*, roller, aires de jeux pour enfant, skate-parks, *biergarten*, espaces enherbés…





Lors de ces belles journées à 30°c à Francfort, les quais sont très animés, très peuplés. On se demande ce qui permet le déploiement de ces usages ?



Certainement, c'est dû (mais c'est mon prisme !) à **l'aménagement piéton**. Je vois un panneau qui montre que, précédemment, les quais étaient des parkings. Ce type d'opérations urbaines parfois appelés de **revitalisation ou de reconquête des berges** est désormais fréquent en Europe (Bethemont et Vincent, 1998 ; Rode, 2010, 2017, 2022). Nous nous interrogeons sur la terminologie institutionnelle à la fois divine et guerrière qui exprime que les choix d'aménagement « redonnent vie » ou permettent de « reconquérir » les espaces au bord d'eau. Notre promenade montre que l'aménagement trouve ses usagers, surtout par beau temps. Il y aussi beaucoup d'usagers non-humains car nous sommes marqués par la **présence nombreuse de beaux canards**. Le Main lui-même est utilisé sur la section urbaine de Francfort : beaucoup de clubs d'aviron, de péniches-bar et de navires de croisière. Ces **activités récréatives sur l'eau**, en plus de la forte occupation des berges, entraîne une présence accrue des services fluviaux de secours. Leurs passages secouent La Fillonnerie qui traverse fièrement Francfort.



Le soir, après un repas partagé, les lumières du bateau s'éteignent progressivement. Le lendemain, l'équipage se renouvelle : je débarque et d'autres arrivent. Le projet BatoLabo transporte des partenaires invités, des rencontres inattendues, des solidarités nécessaires à cette aventure démonstratrice prête à relever beaucoup de défis, parmi lesquels je retiens : l'épreuve ou la preuve de la continuité et des discontinuités fluviales, le partage de savoirs et de pratiques, la vie et le projet en collectif.

Références utilisées

- Assouline Léa, 2019, « Les fleuves dans le projet urbain : entre risque et identité paysagère »,. *Projets de paysage. Revue scientifique sur la conception et l'aménagement de l'espace*, vol. , n° 20. Adresse : https://journals.openedition.org/paysage/627 [Consulté le : 10 février 2025].
- Barroca Bruno, Di Nardo Maryline et Mboumoua Irène, 2013, « De la vulnérabilité à la résilience : mutation ou bouleversement ? »,. *EchoGéo*, vol. , n° 24. Adresse : http://journals.openedition.org/echogeo/13439 [Consulté le : 26 avril 2019].
- Barroca Bruno, Serre Damien et Youssef Diab, 2012, « Le concept de résilience à l'épreuve du génie urbain »,. *VertigO*, vol. 12, n° 2. Adresse : http://journals.openedition.org/vertigo/12469 [Consulté le : 26 avril 2019].
- Bethemont Jacques et Vincent André, 1998, « La revitalisation des fronts d'eau urbains dans la vallée du Rhône / Revitalizing urban waterfronts in the Rhône valley »,. *Géocarrefour*, vol. 73, n° 4, p. 331-335. Adresse : https://www.persee.fr/doc/geoca_0035-113x_1998_num_73_4_4848 [Consulté le : 23 octobre 2019].
- Dauphiné André et Provitolo Damienne, 2007, « La résilience: un concept pour la gestion des risques »,. *Annales de Géographie*, vol. 654, n° 2, p. 115-125.
- Gralepois Mathilde, Daluzeau Julie et Oger Clément, 2013, « La résilience face à la normativité et la solidarité des territoires. (Dés)Intégration du concept de résilience dans le Plan de Prévention des Risques d'Inondations du Val de Tours »,. *EchoGéo*, vol. , n° 24. Adresse : http://journals.openedition.org/echogeo/13445 [Consulté le : 3 mai 2019].
- Gralepois Mathilde et Rode Sylvain, 2017, « L'urbanisme résilient déforme-t-il la ville ? »,. *Risques urbains*, vol. 17, n° 2. Adresse : https://www.openscience.fr/L-urbanisme-resilient-deforme-t-il-la-ville [Consulté le : 3 mai 2019].
- Ledoux Bruno, 2018, « La résilience »,. *La Houille Blanche*, vol. SHF, n° 5-6.
- Reghezza-Zitt Magali, 2013, « Utiliser la polysémie de la résilience pour comprendre les différentes approches du risque et leur possible articulation »,. *EchoGéo*, vol. , n° 24. Adresse : http://journals.openedition.org/echogeo/13401 [Consulté le : 11 mai 2019].
- Rode Sylvain, 2017, « Les berges fluviales secondaires : des marges urbaines à résorber ? »,. *Bulletin de l'association de géographes français*, vol. 94, n° 3, p. 472-488. Adresse : http://journals.openedition.org/bagf/2139 [Consulté le : 28 mai 2019].
- Rode Sylvain, 2022, « Recomposer les territoires pour les adapter aux effets de la crise climatique : l'après-catastrophe comme opportunité pour une meilleure habitabilité ? »,. *Sud-Ouest européen. Revue géographique des Pyrénées et du Sud-Ouest*, vol. , n° 54, p. 55-75. Adresse : https://journals.openedition.org/soe/9202 [Consulté le : 7 avril 2026].
- Rode Sylvain, 2010, « Reconquête urbaine de la Loire et risque d'inondation : des représentations aux aménagements urbains »,. *Géocarrefour*, vol. 85, n° 3, p. 221-228. Adresse : http://journals.openedition.org/geocarrefour/7960 [Consulté le : 28 mai 2019].
- Rufat Samuel, 2020,« La résilience urbaine est-elle imperméable à la critique ? », *Villes et territoires résilients*, Colloque de Cerisy, Paris, France, Hermann, p. 87-102. Adresse : http://www.cairn.info/villes-et-territoires-resilients--9791037003560-page-87.htm [Consulté le : 26 avril 2022].
- Sajaloli Bertrand, Servain-Courant Sylvie, Dournel Sylvain et Andrieu Dominique, 2011, « L'inscription paysagère du risque d'inondation dans les politiques urbaines des agglomérations ligériennes, proposition d'un marqueur de résilience spatiale »,. *Revue Géographique de l'Est*, vol. 51, n° 3-4. Adresse : http://journals.openedition.org/rge/3439 [Consulté le : 3 mai 2019].
- Toubin Marie, Lhomme Serge, Diab Youssef, Serre Damien, et al., 2012, « La résilience urbaine: un nouveau concept opérationnel vecteur de durabilité urbaine ? »,. *Développement Durable et Territoires*, vol. 3, n° 1.