



VALENCIENNES

Le port retrouve sa place

Depuis l'enceinte des ports, souvent à l'abri des regards, s'organise l'approvisionnement au quotidien de nos territoires. Chercheur en économie des transports au Cerema, Ludovic Vaillant nous invite à ouvrir les portes de ces espaces mal connus du tissu urbain pour mieux saisir ce qui s'y joue.

des aménageurs, attirant logements et bureaux dans un contexte de foncier tendu.

Pourtant, ils assurent localement des fonctions stratégiques dans l'approvisionnement, aussi bien pour les acteurs économiques que pour les commerçants de détail et les habitants. Plaques tournantes des flux de marchandises entre la longue, la moyenne ou la courte distance, ils constituent autant de lieux privilégiés pour développer les transports massifiés, tels que le ferroviaire ou la voie d'eau.

La voie d'eau se prête bien aux conteneurs et au transport de marchandises volumineuses et pondéreuses.



Diagonal : Depuis quelques décennies, les villes se reconnectent à leur voie d'eau. Quelle place y occupent les ports ?

Ludovic Vaillant (1) : En Europe et au-delà, on constate que les espaces portuaires sont sous tension. Un peu partout, les villes grignotent ces espaces, qu'il s'agisse de ports fluviaux ou maritimes. Au bord de l'eau et souvent proches des centres-villes, ils suscitent la convoitise

■ ■ **Quel intérêt de préserver les espaces portuaires en ville ?**

Les fonctions logistiques et de transport assurées par les espaces portuaires restent peu connues des pouvoirs publics locaux. Derrière les organisations logistiques, un ensemble d'acteurs se coordonnent pour livrer une marchandise au bon endroit au client, en bonne quantité, en état, et tout cela en temps voulu. Cela passe par certains espaces physiques du tissu urbain dont les installations portuaires font partie.

Ainsi, dans la pratique, l'influence des collectivités sur le système global de la logistique et du transport de marchandises s'avère déterminante. De leurs politiques d'aménagement et d'urbanisme découlent des effets induits sur l'organisation des flux, que ceux-ci aient été anticipés ou non. Par exemple, lorsque l'on aménage une zone logistique desservie uniquement par la route, on rend les transports fluviaux et ferrés beaucoup moins compétitifs.

Néanmoins, de par leurs compétences, les collectivités n'interviennent pas directement dans le transport de marchandises. Contrairement au transport de voyageurs, les opérateurs du fret relèvent quasi exclusivement du secteur privé. Aussi se pensent-elles souvent démunies face à l'ensemble de ces flux qui traversent leurs territoires, qu'ils procèdent de logiques internationales ou de dessertes de proximité.

■ ■ **À l'heure des échanges mondialisés, quel rôle jouent les ports ?**

Au travers de la mondialisation et de la division internationale du travail, la mer concentre l'essentiel des échanges. L'Europe et chacun de ses pays s'insèrent dans des flux commerciaux intercontinentaux. Les ports maritimes dits de la "rangée nord", Anvers, Amsterdam, Rotterdam, Hambourg, en constituent les principales portes d'entrée. La France s'y alimente majoritairement.

■ ■ **"Dans le Valenciennois, la logistique et le transport fluvial sont associés au retour de l'économie productive."**

■ ■ **Le canal Seine-Nord Europe compte parmi les projets structurants en France. Vous avez examiné l'émergence de plateformes portuaires dans le secteur de Valenciennes. Quelles évolutions avez-vous observées ?**

À la fin des années 1990, l'Escaut, fleuve alimentant le port d'Anvers, a connu un regain d'intérêt, tout particulièrement dans sa partie valenciennoise. Avec l'arrêt des activités industrielles métallurgiques et sidérurgiques, le trafic fluvial y était alors au plus bas. Seules certaines filières avaient maintenu leur savoir-faire fluvial, notamment le BTP (3) ou les céréales.

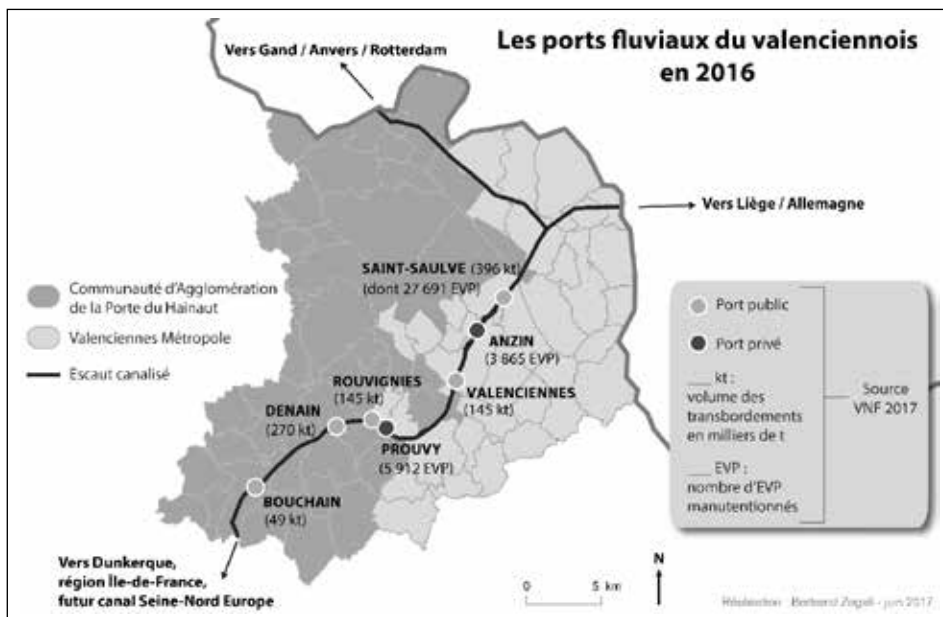
Le Valenciennois a d'abord redécouvert son fleuve au travers de ses aménités. Le SCoT des années 2000 valorise la présence de l'Escaut comme un espace à ré-aménager. Parmi les nombreuses friches industrielles, certaines se trouvent "bord à canal". Au-delà des dépollutions nécessaires par endroit, ce vaste potentiel foncier rend possible des reconquêtes paysagères et écologiques. Le Valenciennois commence dès lors à faire peau neuve en se tournant vers son fleuve. Les fonctions tertiaires ont le vent en poupe. Différents bâtiments, équipements municipaux et communautaires s'y développent de même qu'une école nationale de techniciens, un centre de congrès, ... Ce qui participe à la reconstruction de la ville de Valenciennes, non seulement de son tissu urbain mais aussi d'une forme de dynamisme économique. Cette "reconnexion" à l'Escaut demeure toutefois sans lien avec le transport fluvial.

Le renouveau de la voie d'eau va arriver un peu plus tard, en surfant sur la vague du développement durable comme nouveau modèle de développement des villes. Dans le nord de la France, renaît alors une culture du fluvial, suscitée notamment par le projet de canal Seine-Nord Europe. Son utilisation par des activités d'échelle planétaire va changer l'image d'un transport perçu comme d'un autre temps. Ainsi, dans le Valenciennois, la logistique et le transport fluvial sont associés au retour de l'économie productive. L'arrivée de l'entreprise Toyota y est vécue comme un nouveau souffle. Et, comme Toyota souhaite utiliser la voie d'eau pour l'acheminement de ses pièces détachées en juste-à-temps, l'Escaut devient le lien structurant vers les ports maritimes internationaux, il assure une forme de connexion du Valenciennois aux grands flux mondiaux. D'autres industries telles que la grande distribution ou la vente par correspondance s'en saisissent aussi peu à peu. Par exemple, La Redoute utilise désormais le fluvial et réussit toujours à livrer en 48 h chrono !

Moyennant quelques adaptations, l'ancien port de Prouvy devient un terminal à conteneurs. Son développement est remarquable. Outre l'entreprise Toyota, d'autres chargeurs lui confient leurs marchandises tant à l'import qu'à l'export.

■ ■ **Aujourd'hui, que devient ce port ? Et comment s'organise le transport fluvial à l'échelle du Valenciennois ?**

Le port à conteneurs de Prouvy a apporté une réponse transitoire dans les années 2000. À l'époque, entendre cette demande émergente de fluvial tenait d'une certaine manière du pari. Ceci supposait de trouver des solutions inédites à court terme. Sur le plan économique, l'implantation de Prouvy s'est avérée une réussite. Mais, en contrepartie, le port a atteint la saturation. En serré dans le tissu



Or, leur place historique ne relève en rien du hasard. Construits à l'embouchure de fleuves et canaux, leur hinterland s'adosse à un transport fluvial qui se démarque par sa performance. L'Allemagne, la Belgique et la Hollande qui les hébergent, en sont les fleurons. Aux Pays-Bas, le transport fluvial de marchandises assure 45 % des tonnes kilomètres parcourues, là où la moyenne européenne se situe autour de 6,5 % (2). Non seulement les infrastructures sont là, mais surtout, elles sont bordées d'un tissu économique qui sait mobiliser la voie d'eau pour ses flux de marchandises.

■ ■ **Le projet de canal Seine-Nord Europe a favorisé le renouveau de la voie d'eau.**

urbain environnant, le site s'est vite trouvé à l'étroit. Les conteneurs devaient être empilés sur cinq, voire six couches. Ce qui compliquait d'autant les manutentions, surtout quand il s'agissait d'aller chercher le conteneur du fond... En outre, la voie d'accès pour les poids-lourds traversait le centre-ville et un lotissement, entraînant des nuisances pour les riverains. Il fallait donc trouver une autre solution.

Or, le Valenciennois dispose d'un second port à conteneurs. Cependant, développé par un logisticien bien connu de la région, il s'agit d'un port privé (4) dédié à ses clients de vente par correspondance. On recherche alors un autre site. En 2015, le port à conteneurs de Saint-Saulve est mis en service, remplaçant le site de Prouvy aujourd'hui désaffecté. Saint-Saulve répond pleinement aux besoins. Il dispose d'une place suffisante pour entreposer et circuler. De plus, il permet une certaine évolutivité : une première extension y est réalisée en 2017 et une deuxième est prévue cette année.

Outre les conteneurs, la voie d'eau se prête bien au transport de marchandises volumineuses ou pondéreuses. Ainsi, depuis des décennies, dans le Valenciennois, les aciéries et les fonderies de Denain acheminent sur l'Escaut leurs pièces, souvent hors gabarit, pour le transport routier. Par ailleurs, le transport dit de vrac, tels que les matériaux du BTP, peut aussi répondre aux cycles de démolitions et de reconstructions du tissu urbain environnant. Aujourd'hui, le port fluvial public de Denain est appelé à développer son activité de vrac au-delà des matériaux de construction.

■ ■ Que nous enseigne le Valenciennois en matière d'implantations portuaires ?

En premier lieu, la localisation d'un port se pense en fonction de son activité spécifique. Un port de distribution urbaine s'implante plutôt en cœur de ville. Un port de vrac, par exemple dédié au BTP, se rapproche des secteurs de chantier. Quant à un port à conteneurs, il suppose la présence de chargeurs intéressés à proximité. Il ne suffit pas de réaliser l'infrastructure pour que les acteurs économiques s'en saisissent. Le Valenciennois illustre même en partie l'inverse.

Face à un foncier disponible souvent contraint surtout bord à voie d'eau, les besoins du tissu économique constituent une boussole utile pour choisir où planter chacun des ports. Sans demande, pas d'activité. En outre, massifier par grand type de marchandises reste indispensable pour rentabiliser des équipements assez onéreux. Par exemple, pour un port à conteneurs, l'aménagement du terre-plein, du portique et de la grue s'élève à plusieurs dizaines de millions d'euros, sans compter le quai proprement dit. Sans connaître la demande locale, il sera difficile de penser des installations portuaires adaptées, obérant d'autant leur utilisation future.

Par ailleurs, autre enseignement, l'importance des camions dans le transport fluvial ! Mentalement, on oppose souvent la voie d'eau, le rail à la route. Mais, dans la pratique, ils fonctionnent ensemble. L'évolution du port de Prouvy l'illustre bien. Pour un mode de transport massifié tel que le fluvial, sans une accessibilité routière de qualité, le port s'asphyxie... Il s'agit non seulement de circulation des flux,

et donc d'impact sur la ville et ses habitants, mais aussi de l'économie même du port. Dans le transport bimodal fleuve-route ou rail-route, les post-acheminements routiers coûtent chers. L'implantation d'un port en ville mérite donc aussi de se penser par rapport à la circulation de poids-lourds qu'il induit.

■ ■ Pour développer ces installations portuaires, comment les acteurs du Valenciennois se sont organisés ?

Encouragé par la perspective du canal Seine Nord Europe, un syndicat mixte a été créé pour aménager les ports. Structure hybride à l'échelle du SCoT, il intègre la CCI et les deux communautés d'agglomération locales (5). Son intérêt est de répondre à une problématique qui existe à peu près partout en France. Exploitant les ports publics (6), les CCI ne disposent pas de budgets adaptés pour investir dans de nouveaux sites. Mais leur connaissance fine du transport fluvial et du tissu économique s'avère précieuse. En revanche, les agglomérations détiennent une compétence de développement économique et donc des budgets dédiés, facilitant d'autant la phase opérationnelle.

■ ■ Au-delà du Valenciennois, en quoi les installations portuaires questionnent les métiers de l'aménagement et de l'urbanisme ?

La sphère de la planification urbaine et celle des praticiens du transport fluvial et de la logistique se parlent peu. De plus, la conception des installations portuaires mobilise rarement les architectes-paysagistes, se contentant souvent des conseils des bureaux d'ingénierie. Un gros travail de connaissance et de mise en dialogue reste à instaurer. Penser des implantations adaptées, travailler leur insertion dans le tissu urbain, développer un geste architectural supposent de comprendre les fonctions à l'œuvre dans ces espaces, les logiques d'utilisation derrière le vrac, le conteneur, ...

En France, l'aménagement valorise peu ces fonctions productives. Rarement mises en scène, il faut souvent aller tout au bout de la zone d'activité pour les deviner en apercevant une grue, un portique portuaire. La Belgique joue davantage sur cette corde, en ouvrant par exemple le week-end les cheminements y compris sur ce type de site, voire en l'érigant parfois en objet de visite. En la matière, nous n'en sommes qu'au début de l'innovation, tant sur le plan technique qu'organisationnel. Autour de ces ports, l'urbanisme, le geste architectural reste en grande part à construire, pour que ces plaques tournantes de l'approvisionnement s'insèrent davantage dans la ville, en constituent une composante vraiment assumée, et pas quelque chose que l'on relègue, que l'on grignote ou essaie de cacher. ■

Propos recueillis par
Nathalie GARAT



L'implantation d'un port à conteneurs implique des équipements importants et onéreux.

(1) Chercheur en économie des transports au Cerema, Ludovic Vaillant traite de l'évolution des organisations logistiques et du transport de marchandises. Depuis la diversité et la dynamique des acteurs impliqués, il travaille au développement des liens aux territoires et à l'action publique. Il est, en outre, responsable de l'équipe de recherche Esprim (Équipe sur les Perturbations et la Résilience des Systèmes de Mobilité).

(2) Source Eurostat 2017

(3) BTP : le secteur du Bâtiment et des Travaux Publics

(4) S'agissant d'un port privé, il choisit ses clients en lien avec sa propre stratégie commerciale. Contrairement aux ports publics, il n'a aucune obligation de recevoir le fret d'autres chargeurs.

(5) Il s'agit de la Communauté d'Agglomération de Valenciennes Métropole et de la Communauté d'Agglomération de la Porte du Hainaut.

(6) Implantés sur le domaine public fluvial, les ports publics sont gérés par Voies Navigables de France (VNF). Historiquement par convention, VNF en confie l'exploitation aux chambres de commerce et d'industrie. Outre les opérations de manutentions mobilisant par exemple des grues, des portiques portuaires, ... ceci inclut la location des entrepôts.