



HAL
open science

**Les rives de l'Escaut comme espace d'apprentissage du transport fluvial pour les acteurs l'aménagement ?
Analyse de deux projets dans le Valenciennois**

Ludovic Vaillant

► **To cite this version:**

Ludovic Vaillant. Les rives de l'Escaut comme espace d'apprentissage du transport fluvial pour les acteurs l'aménagement ? Analyse de deux projets dans le Valenciennois. 54e colloque ASRDLF - 15th conference ERSA-Gr, Jul 2017, Athènes, Grèce. halshs-02149207

HAL Id: halshs-02149207

<https://shs.hal.science/halshs-02149207v1>

Submitted on 6 Jun 2019

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.



Les rives de l'Escaut comme espace d'apprentissage du transport fluvial pour les acteurs l'aménagement ? Analyse de deux projets dans le Valenciennois

Ludovic VAILLANT, Cerema

Contact : ludovic.vaillant@cerema.fr

1 Introduction

La perspective de la mise en service du canal Seine-Nord Europe (SNE), désormais annoncée à l'horizon 2025¹, vient renforcer les espoirs quant à la poursuite de la croissance du transport fluvial que connaît l'Escaut dans la Valenciennois depuis le début des années 2000. Elle nourrit aussi des vœux de développement économique le long des rives de ce fleuve canalisé.

Or, les effets des infrastructures de transports sur les territoires, qu'elles soient linéaires, comme le futur canal SNE ou nodales comme les ports fluviaux, n'ont rien d'automatique. En effet, de nombreux travaux à l'interface entre économie industrielle et l'économie spatiale ont montré qu'il n'existe pas de lien direct et causal des unes sur les autres. Les travaux menés à la recherche des effets des autoroutes (PLASSARD, 1977 ; BERION *et al.* 2007), des lignes TGV (DELAPLACE, 2012), des canaux (BLANQUART *et al.* 2013) mettent en évidence que les effets directs (sur l'utilisation de l'infrastructure ou de report modal de la route vers la voie d'eau par exemple) ou les effets indirects (de structuration spatiale et organisationnelle des systèmes productifs) doivent s'analyser à l'aune des dynamiques d'acteurs et de leur capacité collective à « révéler » puis « activer » l'infrastructure (COLLETIS, PECQUEUR, 2005), comme toute autre ressource.

Un consensus émerge toutefois sur la conditionnalité des effets aux dynamiques d'accompagnement qui peuvent prendre diverses formes dont les stratégies d'aménagement du territoire. Aussi, nous nous demandons, si le développement du transport fluvial de marchandises, plébiscité dans les discours des acteurs publics, notamment ceux qui portent le projet de canal SNE au niveau national et européen, trouve une traduction durable dans les pratiques d'aménagement des rives de l'Escaut. Par quels chemins se réalise la territorialisation d'un projet d'envergure internationale ? Dans quelle mesure les acteurs de l'aménagement du valenciennois s'approprient-ils l'Escaut comme infrastructure de transport fluvial de marchandises ?

¹ Source : <https://www.canal-seine-nord-europe.fr/Calendrier> (consulté le 31/05/2017).

Si la mobilisation des acteurs et les stratégies d'accompagnement semblent essentielles à la valorisation des investissements en infrastructures, il reste à trouver les moyens de coordonner des acteurs certes complémentaires mais aussi parfois concurrents, à construire un projet de territoire qui intègre et valorise l'infrastructure fluviale.

Ce sont donc les conditions de production et de mise en œuvre des politiques publiques en matière d'aménagement le long de rives de l'Escaut que nous proposons d'analyser, au moment où celles-ci se réalisent : dans le cadre des processus de planification, de programmation financière et d'urbanisme. A l'aune du concept de *système territorial d'aménagement* avancé par Moine (2006), nous formulons l'hypothèse d'une diversité d'appropriations possibles de l'Escaut selon les systèmes de représentations de la voie d'eau et selon les systèmes d'acteurs de l'aménagement du valenciennois. Il n'est pas seulement question de mesurer l'appropriation de l'Escaut comme infrastructure de transport de marchandises, mais de relativiser cette fonction au regard des autres perceptions que ce fleuve suscite, et de mettre en évidence les interactions entre les systèmes de représentation et le système d'acteurs en présence. Ce faisant nous montrerons que la gouvernance des rives de l'Escaut reste un processus en construction à la recherche « *de bons espaces de problèmes permettant une construction sociale et intellectuelle satisfaisante de ces problèmes, et de bons espaces de solutions permettant l'engagement coordonné d'actions et une mobilisation efficace des ressources adaptées aux problèmes identifiés* » (Godard, 1997 : 37).

Cette recherche s'appuie sur les travaux effectués dans le cadre d'un projet financé par la Région Hauts-de-France².

2 L'appropriation de la voie d'eau par les acteurs de l'aménagement : un construit social

L'enjeu de la voie d'eau dans les stratégies d'aménagement constitue un sujet de recherche soulevé il y a deux décennies par Le Sueur (1997 : 204) : « *créatrice de paysages et porteuse d'un patrimoine qui reste encore largement à inventorier et à mettre en valeur la voie eau s'analyse comme un construit social révélateur des enjeux politiques et économiques profonds. Son étude ne doit pas être décontextualisée mais conduite au cœur même des conditions de sa production. Longtemps réduite au rôle de simple facteur explicatif des formes de transport ou des modes d'aménagement et d'urbanisme la voie eau appelle aujourd'hui une approche globale et pluridisciplinaire porteuse de renouveau* ».

² Ce projet de recherche intitulé « Évolutions des métiers sur le territoire de l'Escaut : métiers de la voie d'eau, et métiers dans les entreprises des rives de l'Escaut » est financé dans le cadre du programme « Chercheurs-Citoyens » de la Région Hauts-de-France sur la période 2014-2017.

C'est au fond les processus d'appropriation de la voie d'eau par les acteurs publics (2.1) et des acteurs des systèmes productifs (2.2) qui fonderont une approche en terme de système territorial d'aménagement (2.3).

2.1 Enjeux d'une réappropriation de la voie d'eau par les villes

Après plusieurs décennies d'étiollement de la relation ville-fleuve, de nombreuses métropoles découvrent en leur fleuve une composante potentielle de leur développement durable (CHASSERIAU et PEYRON, 2003). Certains parlent d'une « *reconnexion qui fait suite au divorce spatial et fonctionnel des périodes précédentes* » (BEYER et DEBRIE, 2013). Parmi les nombreuses fonctions que le fleuve peut apporter à la ville, les ports fluviaux retrouvent un regain d'intérêt particulier chez les décideurs publics au regard des services qu'ils apportent à l'économie urbaine et à la réduction du trafic de poids lourds et de ses externalités négatives sur l'environnement (Hall, 2010 ; Frémont, 2012 ; PAFFONI, 2013 ; BEYER et DEBRIE, 2013 ; MAZY, 2017).

Si la nécessité d'une implication délibérée des pouvoirs publics dans la planification du fret et de l'aménagement logistique ne fait pas consensus (DABLANC, RAIMBAULT, 2013), le sujet s'invite bien en France dans les politiques d'aménagement du territoire avec l'article 28-1 de la loi d'orientation des transports intérieurs qui donne mandat aux agglomérations de traiter du sujet dans le cadre de l'élaboration de leur Plan de Déplacement Urbain. Par ailleurs, la stratégie nationale « France logistique 2025 » élaborée par l'Etat en 2016 précise que : « *les documents de planification et d'urbanisme (SCoT et PLU) ont vocation à mieux articuler aménagement du territoire, logistique et transport de fret, en définissant les principes d'organisation spatiale des zones ou espaces logistiques, en termes de localisation, de hiérarchisation, de vocation des espaces, en prenant en considération les infrastructures de transport et les potentiels d'optimisation de la desserte et de mutualisation* » (CONFERENCE NATIONALE SUR LA LOGISTIQUE, 2017 : 22). Les ports fluviaux soulèvent alors de nouveaux enjeux urbains alors même qu'ils sont le plus souvent relégués aux périphéries urbaines, ce qui invite MEDDE, MFRPN (2013 : 51) à relever que « *l'objectif d'une acceptabilité sociale nettement rehaussée par rapport à la perception sociale actuelle du portuaire, au mieux neutre, au pire faisant l'objet de rejets pour des motifs environnementaux et esthétiques, est capital* ».

2.2 Une appropriation variable selon les modes de coordination des acteurs

En tant qu'équipement productif une infrastructure fluviale aura des effets directs sur les trafics (ici le transport fluvial) selon les stratégies logistiques déployées par les firmes (BLANQUART *et al.*, 2013, Vaillant, 2013). Mais les modes de coordinations à l'œuvre ne concernent pas uniquement les firmes. Elles impliquent également les acteurs publics, comme le suggèrent LELOUP *et al.* (2005). Ainsi, les effets indirects, renvoient non seulement aux stratégies d'implantation des firmes mais

aussi aux politiques et actes d'aménagement du territoire portés par les pouvoirs publics qui sélectionnent les portions de l'espace destinés à accueillir ces firmes.

De nombreux travaux menés dans une approche politique insistent sur le rôle joué par des interactions entre les formes de gouvernance urbaine et des types de structuration des activités économiques (CROUCH *et al.*, 2001 et 2004). La notion de gouvernance renvoie, dans un contexte de décentralisation et d'européanisation des politiques publiques, en France notamment, aux modalités de définition et de mise en œuvre de l'action publique. Elle ne peut « *se réduire au seul exercice du pouvoir local par les services déconcentrés de l'Etat, pas plus qu'aux actions entreprises par les collectivités locales ou territoriales. Elle est bien plus large, puisqu'elle implique à la fois la participation des populations à ce mécanisme de décision, par l'intermédiaire de différents groupes ou représentants, ainsi qu'une imbrication des niveaux de décision, du local vers le global* » (TORRE, 2001). Pour PECQUEUR (2000) il s'agit d'« *un processus institutionnel et organisationnel de construction d'une mise en compatibilité des différents modes de coordination entre acteurs géographiquement proches, en vue de résoudre les problèmes productifs inédits posés aux territoires* ». Ce processus n'exclut pas pour autant les situations conflictuelles (Torre, Wallet, 2011).

2.3 Des coordinations constitutives du système territorial

S'intéresser aux dynamiques d'acteurs dans un espace donné s'apparente à porter le regard sur les processus de territorialisation entendu au sens anglo-saxon de la *territorialization*, qui consiste à « *comprendre comment un jeu d'acteurs se constitue en un lieu donné et le fait entrer dans une logique de projet* » (WOESSNER, 2010 : 671). Il s'agit de comprendre comment s'effectue « *la transformation d'un espace quelconque en territoire* » (BAUD *et al.*, 2008 : 507).

À cet égard, MOINE (2006) propose au travers d'une conceptualisation systémique du territoire une approche opératoire pour analyser les processus d'aménagement. « *Le territoire est un système complexe évolutif qui associe un ensemble d'acteurs d'une part, l'espace géographique que ces acteurs utilisent, aménagent et gèrent d'autre part* » (MOINE, 2006 : 126).

Dans son optique, l'acte d'aménager constitue un processus dynamique qui se trouve à la fois à l'origine et le résultat de l'interaction entre les trois sous-systèmes qui composent le système territorial :

- *Le sous-système spatial, correspondant à l' « espace géographique approprié par l'homme, aménagé et au sein duquel apparaissent des organisations spatiales et de multiples interactions fondées sur les interrelations entre les sous-systèmes qui le composent (naturel, anthropisé, social et institutionnel) ;*
- *Le sous-système des représentations de l'espace géographique, ensemble de filtres (individuel, idéologiques, sociétal) qui influence les acteurs dans leurs prises de décision et les individus dans l'ensemble de leurs choix [...] ;*

- *Et le sous-système des acteurs qui agissent consciemment et inconsciemment sur l'espace géographique, influencés par leurs filtres et suivant leur position au sein de ce système » (MOINE, 2006 : 121).*

Le système territorial n'est donc pas inerte, dans le sens où il n'est pas postulé *a priori* ; il est mû par la recherche de résolution des contradictions entre les trois sous-systèmes, et des contradictions internes à chaque sous-système. Les contradictions, les enjeux qui se cristallisent au sein du système territorial, sont donc autant de moteurs ou de freins à la territorialisation.

A l'aune de cette approche systémique, nous formulons l'hypothèse principale que l'appropriation de l'Escaut en tant que voie navigable par les acteurs de l'aménagement est liée aux représentations qu'ils s'en font et à leurs modes de coordinations.

Dans cette optique, questionner la qualité et l'intensité de l'appropriation de l'infrastructure fluviale par les acteurs de l'aménagement renvoie à s'interroger sur les processus de mise en œuvre voire d'élaboration des décisions. Quelles sont les motivations des acteurs ? Quelles sont les logiques qui sous-tendent leurs coordinations – ou leurs conflits - et les processus d'apprentissage collectif qui les accompagnent ? Est-ce qu'il y a continuité ou déconnexion – totale ou partielle - entre « politique publique » impulsée par l'Etat et l'Europe (ici le développement du transport fluvial) et « action publique » locale (l'aménagement de ports fluviaux) ?

Ce pourquoi nous nous attacherons à saisir les dynamiques d'acteurs au niveau de la conception des politiques publiques et à leur mise en œuvre. Cette approche ne vise pas à tenir un discours sur l'efficacité, ou non, des démarches d'aménagement, mais à comprendre ce que les acteurs en font et les enjeux qu'ils y projettent.

3 Terrain et méthode

L'Escaut illustre ce renouveau à l'œuvre : dans le valenciennois, le trafic fluvial de marchandises a triplé entre 1999 et 2016 (VNF, 2003 ; 2017). La croissance actuelle et future du trafic fluvial et de l'activité portuaire le long de l'Escaut invite à s'interroger sur la relation que les villes scaldiennes entretiennent avec ce fleuve désormais inscrites dans les échanges mondialisés de marchandises via les ports maritimes qu'il irrigue.

Après une période de coupure d'avec son territoire, l'Escaut fait en effet l'objet de diverses dynamiques de réappropriation. S'il était auparavant « spontanément » structurant en tant qu'axe de transport majeur du territoire qui fixe les industries et les populations, le rétablir dans un rôle structurant nécessite une réappropriation qui dépasse l'aspect fonctionnel. Cette réappropriation mêle désormais des aspects identitaires, économiques, patrimoniaux, paysagers, écologiques, récréatifs, qui fondent autant de perspectives d'aménagement du fleuve, réparties de façon différentielle entre les acteurs du territoire. A ce titre, l'aménagement des rives de l'Escaut

correspond bien à un projet relevant d'un intérêt collectif qui appelle à être co-construit et contextualisé.

Dans cette optique, nous souhaitons analyser, dans le système spatial du valenciennois (3.1) les processus de conception et réalisation de deux projets (3.2) : l'un de création d'un port fluvial dans une zone d'activités à Saint-Saulve, l'autre de conception d'une zone d'activités sur une friche industrielle située à Denain en bord à canal, déjà équipée d'un port en activité. Se focaliser sur les systèmes de représentation et les systèmes d'acteurs implique de déployer des investigations spécifiques (3.3).

3.1 Description succincte du système spatial des rives de l'Escaut dans le valenciennois

L'Escaut traverse une conurbation transfrontalière de plus de 1,3 millions d'habitants (Séverin, 1986) héritée du développement des houillères et des industries jusqu'au milieu du XXème siècle. Il irrigue directement des ports maritimes parmi les plus actifs du range Nord : Anvers, Gand, et par connexion au réseau de canaux, les ports maritimes de Dunkerque, Bruxelles, Amsterdam et Rotterdam. Dans le valenciennois, Il s'inscrit dans un espace administratif composé de la Communauté d'Agglomération des Portes du Hainaut (CAPH) et de la Communauté d'Agglomération Valenciennes Métropole (CAVM) l'une et l'autre compétentes en termes d'aménagement et de développement économique. Le SCOT, document de planification qui fixe les orientations d'aménagement à long terme, est quant à lui porté par le SITURV, syndicat mixte en charge des transports urbains, regroupant les deux communautés.

Principalement utilisé pour le transport de marchandises, l'Escaut accueille dans le valenciennois, deux ports privés et cinq ports publics qui assurent le transbordement de marchandises en vrac et de conteneurs maritimes (voir Figure 1). VNF, gestionnaire de l'Escaut canalisé, vient d'en agrandir le gabarit dans la perspective de la réalisation du canal SNE. Il a concédé l'exploitation des ports publics à une entité spécifique créée en 2012: le Syndicat Mixte des Docks de Seine-Nord Europe/Escaut (SMDSNEE) associant la CCI du Grand Hainaut et Valenciennes Métropole.

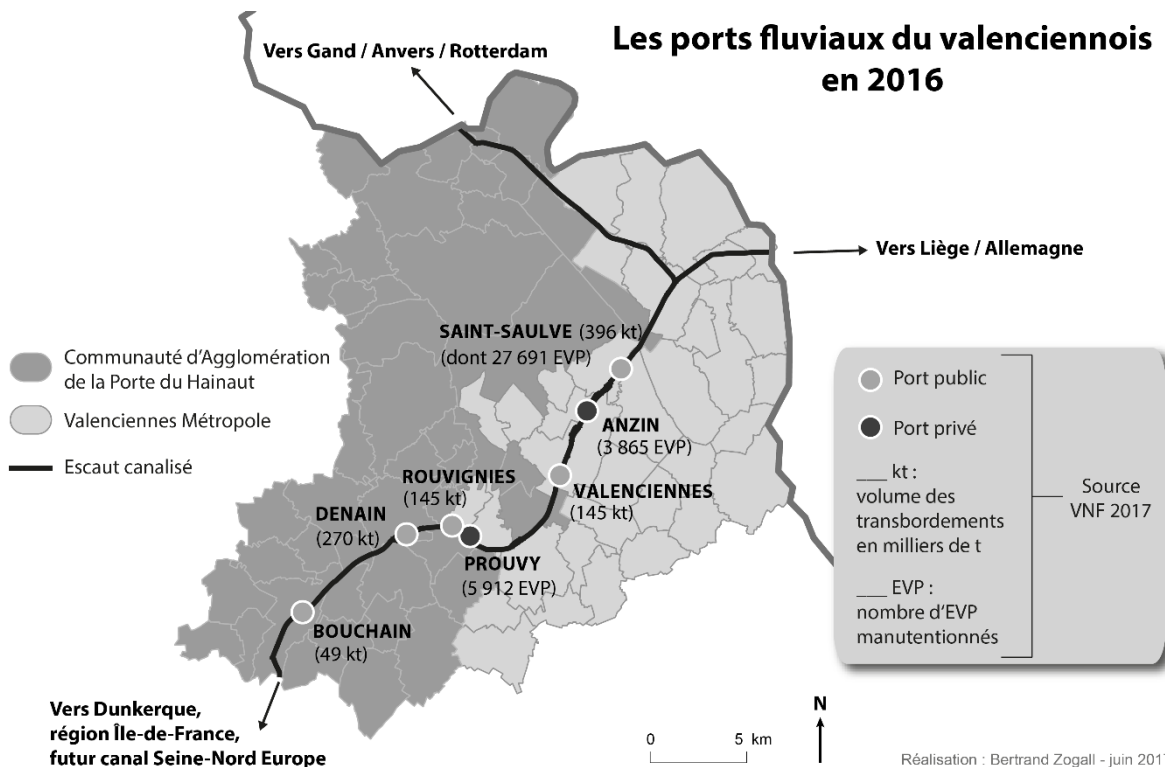


Figure 1: Trafics des ports fluviaux du Valenciennois en 2016 (Source : VNF)

Inscrits dans les processus de reconversion économique de cet espace scaldien, deux projets témoignent des dynamiques de réappropriation de la voie d'eau pour le transport de marchandises : la ZAC des Pierres Blanches à Denain et le terminal conteneurs de Saint-Saulve.

L'appropriation de l'Escaut comme voie de transport de marchandises dans ce nouveau contexte, lue au travers de ces deux projets, revêt un intérêt particulier pour la compréhension des évolutions des relations ville-port. En effet, les ports fluviaux du valenciennois constitue un champ nouveau de questionnement des relations ville-port car il s'agit de ports, de zones portuaires et de villes sans commune mesure avec celles étudiées jusqu'alors dans des métropoles d'envergure tels Paris (Paffoni, 2013), Strasbourg (Beyer, 2013), Bâle (Beyer, 2012), Lyon (Debrie, 2013) ou Bruxelles (Mazy, 2017).

3.2 Les projets de terminal à conteneurs de Saint-Saulve et de zone d'activités des pierres Blanches à Denain

Le projet de terminal à conteneurs de Saint-Saulve trouve son origine dans la nécessité de créer dans le valenciennois un nouveau terminal fluvial en substitution de celui de Prouvy arrivé à saturation et de moins en moins accepté par la population riveraine importunée par les nuisances de la circulation poids lourds assurant l'acheminement des conteneurs entre le port et les clients.

Mis en service en 2015, ce nouveau terminal est exploité, de même que le port privé de Prouvy, par la société Contargo, qui opère des lignes régulières de transports fluvial de conteneurs avec les ports maritimes d'Anvers, Zeebrugge et Rotterdam.

La zone d'activités des Pierres Blanches de Denain, quant à elle, est avant tout un projet de reconversion de la friche industrielle d'Usinor (Union sidérurgique du Nord de la France) dont l'activité a cessé dans les années 1980. C'est Patrick Roy, député du Nord (de 2002 à 2011) et maire de Denain (de 2008 à 2011), qui impulse le projet de reconversion de la friche, prioritairement à un projet concurrent envisagé sur des terres agricoles périphériques. Située en bord de voie d'eau, la zone d'activités est dotée d'un quai et d'un terre-plein utilisés par une entreprise de logistique adjacente, dont l'activité principale est la manutention et le transport de marchandises en vrac (cf. Figure 1). Le quai est également utilisé de façon ponctuelle pour le transport de colis lourds qui proviennent de la Fonderie et Aciérie de Denain.

3.3 Méthode de recueil de données

Nous nous intéressons à de multiples « séquences » d'aménagement au sens de ARAB (2007). En amont : celles de la planification et la programmation ; intermédiaires : celles de la définition des choix d'aménagement débouchant sur des autorisations administratives, et enfin en aval celles de la réalisation. Cette dernière séquence présente un enjeu particulier car « *le passage au projet transforme l'organisation et les manières de faire l'aménagement urbain* » (BLANCHARD, MIOT, 2017).

L'accès aux représentations des acteurs de l'aménagement est réalisé par le truchement de leurs documents, de diverses natures (rapports, documents de communication, délibérations, sites internet, etc...), considérés comme des artefacts de leurs coordinations. En effet, les instruments structurent les politiques publiques car ce sont des institutions au sens sociologique (LASCOUMES, LE GALES, 2007) et « *le résultat des échanges entre acteurs intervenants (les EPCI), voire avec les acteurs concernés dans le cadre de démarches de consultation (entreprises et leurs représentants, associations environnementales...) peut être lu dans les objectifs énoncés dans les documents produits, puis dans leur mise en œuvre* » (Serrano et al., 2014 : 4). Cela suppose de situer dans le temps notre analyse : on s'intéresse à la décennie écoulée qui va de la mise à l'enquête publique du projet de canal SNE en 2006 à aujourd'hui.

Les acteurs de l'aménagement considérés sont les cinq catégories d'acteurs suggérées par MOINE (2006 : 119) : l'Etat, les collectivités territoriales, la société civile, les intercommunalités, les entreprises, dans l'exercice des missions de planification, de programmation financière, d'urbanisation. Nous y incluons les aménageurs et les bureaux d'études qu'ils mandatent dans la phase de conception des projets.

Des entretiens semi-directifs d'acteurs complètent le dispositif d'approche des représentations de la voie d'eau à l'échelle individuelles et permettent d'approcher les modes de coordinations formels

et informels, voire les rapports de force qui s'exercent autour des deux projets étudiés. En l'occurrence douze entretiens ont été conduits avec :

- La DDTM du Nord, chef de file des services déconcentrés de l'Etat pour le compte de la sous-préfecture, en charge des « portés à connaissance » dans le cadre des procédures d'élaboration des SCOT, PDU et PLU (pôle territorial de Valenciennes);
- VNF direction territoriale NPdC (adjointe au Service développement de la voie d'eau) ;
- La Région Hauts de France en charge de l'élaboration du SRADDT (schéma régional d'aménagement et de développement durable des territoires) et notamment de son volet concernant les transports, le SRTM (schéma régional des transports et des mobilités), gestionnaire des contrats de plan Etat-Région et autorité de gestion des Fonds Européens de Développement Régional (un technicien et un élu) ;
- La commune de Denain qui porte le projet de ZAC des Pierres Blanches (technicien développeur économique) ;
- La CAVM (directeur des services techniques et un élu) en charge du PLUi et du développement économique ;
- Le SITURV en charge du SCOT (Schéma de Cohérence Territoriale), et du PDU (plan de Déplacements Urbain (Directrice) ;
- Le SMDSNEE gestionnaire des ports publics (Directeur) ;
- Contargo, entreprise exploitante le terminal de Saint-Saulve (Directeur) ;
- L'usine Toyota utilisatrice du terminal (responsable logistique);
- Un Bureau d'études en environnement spécialisé en écologie des canaux.

4 L'appropriation contrastée de la voie d'eau dans le valenciennois lue au travers de deux projets

L'investigation vérifie l'hypothèse de la diversité des représentations (4.1)

4.1 Des représentations de la voie d'eau diversement partagées par les acteurs de l'aménagement

L'objectif ici est de vérifier l'hypothèse qu'il existerait de multiples représentations du transport fluvial de marchandises au gré des intérêts des acteurs, et que certaines représentations domineraient selon les rapports de force en présence. Par représentation on entend avec JODEBET (1989 : 53) « *une forme de connaissance socialement élaborée et partagée, ayant une visée pratique et concourant à la construction d'une réalité commune à un ensemble social* ».

Il est question d'analyser ici la résonance des arguments plébiscités dans les discours des politiques publiques, dans les politiques d'aménagement aux échelles régionale et valenciennoise, autrement dit de dégager les représentations « dominantes » de la voie d'eau et du transport fluvial de marchandises.

La représentation dominante qui transparaît dans les documents nationaux concernant le transport fluvial de marchandises est celle de ses performances énergétiques et environnementales, essentiellement avancées dans le contexte des lois issues du Grenelle de l'environnement (2007, 2009) qui appellent à favoriser le report modal vers les modes alternatifs à la route, pour ce qui concerne le transport des marchandises. Vient ensuite l'argument d'un coût de transport moindre compte tenu de la massification supérieure que permet ce mode par rapport au ferroviaire ou au routier.

Si ces deux représentations de la voie d'eau se retrouvent dans la planification régionale, elles sont moins développées que celle de ressource logistique performante. En effet, le SRTM considère en premier lieu, le transport fluvial de marchandises comme faisant partie d'un ensemble logistique plus large, en articulation étroite avec le transport maritime. Cette représentation corrobore l'ambition politique de « placer le Nord-Pas-de-Calais au cœur du système fluvial de l'Europe du Nord-Ouest » (SRTM : 44). Une douzaine de pages du SRTM est accordée aux stratégies à mettre en place sur l'ensemble du Nord-Pas-de-Calais pour le développement du fret de marchandises par voie maritime et fluviale. Le premier enjeu avancé, concernant le transport fluvial de marchandises, est celui de l'élargissement de l'arrière-pays des ports maritimes de la région, afin d'en améliorer la desserte (SRTM : 51). La voie d'eau est ensuite perçue comme un mode de transport fiable (l'absence de congestion permettrait de respecter les délais d'acheminement requis) et sûr (en ce qui concerne les vols de marchandises et l'accidentologie). L'autre argument logistique avancé est celui du stock flottant : la barge en mouvement représente une capacité de stockage qui pourrait réduire les coûts de stockage en entrepôt. La planification régionale met également en avant la dimension sociale de la voie d'eau à deux titres. Premièrement, au travers de l'enjeu des nuisances sonores et de la sécurité du transport : (SRTM : 45). Deuxièmement, avec l'émergence de nouveaux métiers : le Contrat de Plan Régional de Développement des Formations Professionnelles (2011 : 10) identifie les territoires à vocation logistique et souhaite former les apprenants de ces filières aux nouvelles technologies et aux techniques multimodales.

Le système de représentation de la voie d'eau à l'échelle de la planification et de la programmation régionale est donc plus diversifié qu'à l'échelle nationale. Il est toutefois prioritairement tourné vers les activités économiques et systématiquement associé à la réalisation du futur canal SNE, et dans une moindre mesure au réseau de voies navigables existantes.

L'échelle valenciennoise de la planification témoigne quant à elle, des représentations plus contrastées. Le transport fluvial de marchandises n'est pas une priorité, dans le sens où ce n'est pas la seule potentialité de développement qui est envisagée autour du fleuve. En effet, le développement des activités récréatives et la préservation des ressources environnementales le long des rives de l'Escaut sont valorisés tout autant que le transport fluvial de marchandises, voire davantage. Ainsi, le SCOT du Valenciennois identifie les infrastructures de transport dont l'Escaut comme autant de discontinuités participant à la fragmentation des milieux naturels, principale cause d'altération de la biodiversité. La conciliation des enjeux économiques, récréatifs et

environnementaux s'avère ainsi tout particulièrement difficile. Cet enjeu est bien présent à l'échelle régionale dans le SRADDT au titre de la 'trame verte et bleue', mais ce dernier renvoie à une coordination transfrontalière à créer : « *Concernant les continuités biologiques, une coopération avec les Pays-Bas est à développer, de même que toutes les régions du bassin de l'Escaut qui ont entamé d'importantes actions de restauration des 'corridors bleus', visant notamment la libre circulation piscicole* » (Région NPDC, 2013 : 79).

Par ailleurs, si le transport fluvial de marchandises est aussi perçu comme une potentialité de développement pour le valenciennois, les perspectives d'aménagement pour atteindre cet objectif sont essentiellement déclinées sous leur forme infrastructurelle, et restent assez évasives en ce qui concerne l'aménagement des fonciers disponibles en bord à voie d'eau. La difficulté est que ces fonciers sont déjà investis par des activités déconnectées de la voie d'eau : dans le Valenciennois, on compte quatre espaces d'activités en bord à canal équipés d'un quai fluvial, et huit zones d'activités en bord à canal qui n'ont pas de lien avec la voie d'eau (PADD du SCoT du Valenciennois). L'enjeu avancé est alors de favoriser « *une mutualisation des investissements et des équipements publics multimodaux en bord à voie d'eau dans une perspective de massification du fret et d'intégration aux réseaux de transport* » (étude sur le corridor de l'Escaut). Le SCoT laisse donc irrésolue la question de la mutualisation des équipements portuaires et donc celle de leur hiérarchisation.

Les représentations de la voie d'eau et du transport fluvial chez les aménageurs reprennent principalement l'idée du développement économique induit. Mais une distinction nette s'opère entre les deux porteurs de projet. En premier lieu, seul le SMDSNEE met en avant les performances logistiques de la voie d'eau qu'ignore totalement la ville de Denain. Ensuite, les perceptions respectives du conteneur et du vrac témoignent d'une vision manichéenne du transport fluvial associée à celle des marchandises transportées : le premier est associé au renouveau économique du valenciennois, aux 3000 emplois apportés par Toyota, à un « espace portuaire propre et organisé »³. A l'inverse, le vrac rappelle le passé minier et sidérurgique, le chômage à Denain, les nuisances diverses, au point que la ville refuse catégoriquement la perspective d'accueillir des activités de valorisation des déchets sur la ZAC des Pierres Blanches, refusant de devenir « la poubelle du Valenciennois »⁴.

Le Tableau 1 résume le système de représentations de la voie d'eau par les acteurs de l'aménagement opérants dans le valenciennois.

³ Propos recueillis auprès du directeur du SNDSNEE.

⁴ Propos recueillis auprès de la responsable du développement économique de la ville de Denain.

Tableau 1: Synthèse des représentations de la voie d'eau selon l'échelle de l'aménagement considérée (Source : auteur)

Les représentations de la voie d'eau dans chez les aménageurs...	
	Les discours nationaux	Les documents l'échelle régionale	Les documents à l'échelle du valenciennois	de la ZAC Pierres Blanches à Denain	du terminal de Saint-Saulve
Meilleure performance énergétique et environnementale (moins de GES)	++	++	+		
Met en péril la biodiversité			+		
Un transport moins cher	++	+			++
Meilleure performance logistique : un transport fiable et sûr	+	++			++
Desserte des hinterlands des ports maritimes	+	++			++
Fixe les activités et crée de l'emploi	+	++			++
Meilleures performances sanitaires et sécuritaires (moins de bruit et moins de risque pour les TMD)	+	++		Non pour le vrac. Oui pour le conteneur.	
De nouveaux métiers		++			

Légende : + : représentation principale ; ++ : représentation secondaire ; **blanc** : représentation absente.

4.2 L'émergence d'une gouvernance spécifique fondée sur l'apprentissage du transport fluvial

Au-delà du système de représentations, il importe de saisir les acteurs-clés et leurs coordinations dans les processus de décision en matière d'aménagement. Pourquoi certaines représentations de la voie d'eau sont-elles communes aux différents échelons de compétence et d'autres non, pourquoi

leur hiérarchisation est-elle différente selon les acteurs ? Pourquoi à l'échelle du Scot la voie d'eau si peu valorisée dans sa fonction de transport de marchandises ?

L'hypothèse est ici que les coordinations à l'œuvre entre les acteurs sont consubstantielles des représentations de la voie d'eau.

4.2.1 Une gouvernance locale des ports fluviaux qui émerge autour de la CCI du Grand Hainaut

La CCI du Grand Hainaut s'avère l'acteur-clé de l'aménagement logistique fluvial dans le Valenciennois. Elle est depuis longtemps concessionnaire des 5 ports publics de l'Escaut, et secrétaire du consortium des voies navigables du Nord-Pas-de-Calais qui accorde des prêts aux bateliers. Par ailleurs, son président actuel est directeur d'une entreprise de transport locale qui utilise la voie d'eau (également neveu d'un précédent président) et le directeur du SMDSNEE est issu d'une compagnie maritime. La CCI s'avère ainsi l'acteur public de l'aménagement référent pour les questions de transport fluvial et de logistique en général ; d'autant que, les services techniques et les élus des deux agglomérations, comme du SITURV ou de la mairie de Denain, n'ont acquis aucune connaissance sur ces sujets. Cette différence de connaissance du transport fluvial est à rapprocher des différences de représentations de la voie d'eau constatées entre les deux aménageurs et le SITURV.

Toutefois, la gouvernance s'exerce différemment sur le territoire de la CAVM et sur celui de la CAPH : l'action du SMDSNEE reste pour l'heure entravée par les rivalités politiques entre la CAVM et la CAPH. En effet, La CCI et la CAVM partagent une vision stratégique commune du territoire depuis longtemps et se sont partagé les rôles : la première chargée de porter la politique multimodale, les relations avec les entreprises, et la seconde de développer les zones d'activités. Cette proximité institutionnelle met à distance la CAPH, ce qui soulève des difficultés pour aménager les ports fluviaux sur le territoire de la CAPH. Ainsi, bien que le SMDSNEE soit gestionnaire du port des Pierres Blanches, il ne peut élaborer de projet pour le port tant que la CAPH ne fait pas partie du syndicat mixte.

La déconnexion cognitive et institutionnelle entre d'une part les aménageurs de zones d'activités et d'autre part l'aménageur de ports fluviaux limite les perspectives d'aménagement –durable- en faveur du transport fluvial. D'une part on constate que la stratégie foncière le long des rives de l'Escaut conduit à ce que les surfaces proposées aux entreprises utilisatrices de la voie d'eau dans les zones d'activités ne correspondent pas à leurs besoins. D'autre part, la conception des zones d'activités et des ports se déroule selon les processus éloignés des recommandations intégratrices : recours à des bureaux d'ingénierie sans intégration des autres enjeux de l'aménagement et peu d'association de la population en dehors des enquêtes publiques réglementaires.

4.2.2 Une coordination avec l'échelon régional principalement d'ordre financier

Le lien local-régional s'articule principalement selon les logiques de financement des investissements infrastructurels, au gré des projets, tant avec les services de la Région, que les services déconcentrés de l'Etat et VNF. L'absence de vision stratégique partagée le long de l'Escaut, ou même d'espace de co-construction, tant sur le volet logistique que sur les autres enjeux de sa valorisation, a été soulignée à plusieurs reprises lors des entretiens. Ainsi apparaît une inadéquation entre l'échelle de gouvernance des aménagements le long de l'Escaut et l'ambition qui leur est conférée.

L'échelon régional a pourtant développé une compétence spécifique sur la logistique et le transport fluvial en particulier, notamment dans la perspective de son implication dans la gestion des plateformes prévues le long du canal SNE. Ainsi, le sujet du report modal vers le fluvial a été le thème central de deux rencontres tenues dans le cadre de l'élaboration du SRADDET en janvier et avril 2017. Cette compétence s'est notamment construite au fil des nombreuses réunions organisées dans le cadre du projet de canal SNE par VNF et l'association SNE (ASSOCIATION SNE, 2009) dans les territoires concernés.

5 Conclusion

L'analyse du système territorial d'aménagement des rives de l'Escaut dans le valenciennois révèle l'existence d'un « effet canal SNE », avant même sa réalisation, dans la conception des politiques régionales et locales d'aménagement de l'infrastructure fluviale et dans la réalisation de projets en faveur du développement du trafic fluvial.

Toutefois, cet effet est à nuancer au regard de la diversité des appropriations à l'œuvre par les acteurs de l'aménagement qui peinent à bâtir une gouvernance partagée. Premièrement, si les politiques publiques nationales valorisent la voie d'eau en mettant en avant ses qualités environnementales au titre d'émissions de GES supposées moindres, les politiques d'aménagement régionales mettent davantage en exergue ses atouts logistiques en faveur des activités économiques et des ports maritimes. Deuxièmement, une rupture de continuité existe entre les représentations des aménageurs de zones d'activités (les deux communautés d'agglomération) et celles des aménageurs de ports. Les aménageurs perçoivent le transport par voie d'eau sous l'angle d'une menace pour la biodiversité et préfèrent valoriser les aménités paysagères et naturelles du fleuve. Les atouts logistiques de la voie d'eau ne sont portés que par les gestionnaires de ports, en l'occurrence le SMDSNEE, et la Région gestionnaire de ports maritimes.

Au final, la construction d'une vision partagée le long des rives de l'Escaut ne se fait pas dans le Valenciennois et on constate la prédominance du paradigme techniciste à la faveur d'une économie industrielle et au détriment de la dimension environnementale ou même sociale (aménités) des

aménagements. A cet égard, les rives de l'Escaut ne constituent pas encore un territoire de projet mais des territoires de projets. En particulier, la structuration portuaire reste à construire, dynamique lacunaire déjà été identifiées ailleurs (BEYER *et al.*, 2012) et l'articulation des ports fluviaux avec les autres espaces et fonctions de la ville reste à penser. Le valenciennois connaît sommes toutes, les mêmes « *difficultés à créer des conditions propices à créer une véritable reconnexion entre villes et ports fluviaux* » que Mazy (2017) met en évidence à Bruxelles. Les cas étudiés reproduisent les coupures fonctionnalistes de l'ère industrielle. L'optique techniciste dominante pérennise les façons de concevoir et de réaliser l'aménagement des ports mettant ce faisant en question leur durabilité.

Passer d'une recherche *sur* l'urbanisme à une recherche *pour* l'urbanisme le long des rives de l'Escaut invite à suggérer deux perspectives au moins. Premièrement, « *la mise en œuvre d'un observatoire partagé de suivi des objectifs du projet, pour mesurer, piloter et adapter régulièrement les actions* » suggéré par PAUVROS (2015 : 4) devrait à notre sens s'intéresser aux dynamiques d'évolution des systèmes territoriaux. Deuxièmement, expérimenter de nouvelles façons de faire la ville le long d'une voie canalisée en termes de gouvernance s'avère un vaste champs d'innovation à ouvrir.

Bibliographie

ARAB N. (2007) « Activité de projet et aménagement urbain : les sciences de gestion à l'épreuve de l'urbanisme », *Management & Avenir*, vol. 2, n° 12, p. 147-164.

ASSOCIATION SEINE-NORD EUROPE (2009) « Projet Seine-Nord Europe. Livre blanc des acteurs territoriaux », Paris, 215 p.

BAUD P., BOURGEAT S., BRAS C., 2008, « Dictionnaire de géographie », Hatier, Paris, 607 p.

Bérion P., Joignaux G., Langumier J.F. (2007) « L'évaluation socio-économique des infrastructures de transport : Enrichir les approches du développement territorial », *Revue d'Économie Régionale & Urbaine*, 2007/4 novembre, pp. 651-676.

BEYER A. (2013) « Strasbourg, du port frontière au port interface », in BEYER A., DEBRIE J. (2013), pp.15-31.

BEYER A. (2012) « Le port dans la négociation métropolitaine : l'exemple de Bâle », *L'espace géographique*, 2012/3, Tome 41, pp. 252-265.

BEYER A., DEBRIE J. (2013-a) (sous la direction de), « Les métropoles fluviales. Concilier aménagement et logistique pour un développement urbain durable », Edition l'Œil d'Or, Paris, 317 p.

BEYER A., DEBRIE J. (2013-b) « Métropole fluviales. Les ports fluviaux au service d'une desserte urbaine durable ? », in Beyer A., Debrie J. (2013-a), pp.7-11.

BEYER A., LACOSTE R., LECUYER M. (2012) « La mise en réseaux des ports intérieurs Européens. Stratégies de coopération et structures institutionnelle interportuaires en Europe du Nord-Ouest », *Les 4 pages de FLUIDE*, Convention ANR-09-VILL-0006-06, 4 p.

BLANCHARD G., MIOT Y. (2017) « Quelle activité de conception dans les séquences aval des projets d'aménagement ? – Apprentissages et négociations dans l'encadrement des opérations immobilières à Bordeaux Euratlantique et Lille-Arras-Europe », *Revue internationale d'Urbanisme*,

BLANQUART C., JOIGNAUX G., VAILLANT L. (2013) « Infrastructure de transport et développement économique : quelles dynamiques d'appropriation par les acteurs productifs ? L'exemple de la filière céréalière autour du canal Seine-Nord Europe », *Revue d'Économie Régionale & Urbaine* 2013/1 (février), pp. 119-138.

CHASSERIAU A., PEYRON J.-P., (2003) « Le projet île de Nantes ou comment la ville se réconcilie avec son fleuve, actes du Festival International de Géographie, Saint-Dié-des-Vosges, octobre 2003, en ligne : http://archives-fig-st-die.cndp.fr/actes/actes_2003/chasseriaupeyon/article.htm.

COLLETIS G., PECQUEUR B. (2005) « Révélation de ressources spécifiques et coordination située », *Economie et institutions* n°6 et 7, 1^{er} et 2^{ème} semestre, pp 51-74.

CONFERENCE NATIONALE SUR LA LOGISTIQUE (2017) « Document-cadre pour une Stratégie nationale « FRANCE LOGISTIQUE 2025 », 47 p.

CROUCH C., LE GALÈS P., TRIGILIA C., VOELZKOW W. (2001) "Local Production Systems in Europe. Rise or Demise ?", Oxford University Press, 272 p.

CROUCH C., LE GALÈS P., TRIGILIA C., VOELZKOW W. (2004) "Changing Governance of Local Economies. Responses of European Local Production Systems", Oxford University Press, 376 p.

CROZIER M., FRIEDBERG E., 1977, « L'acteur et le système. Les contraintes de l'action collective », Éditions du Seuil, Collection Points.

DABLANC L., FREMONT A. (DIR.) (2015) « La métropole logistique, le transport de marchandises et le territoire des grandes villes », Armand Colin Ed., Paris, 312 p.

DABLANC L., RAIMBAULT N. (2015) « Penser autrement la métropole logistique : question d'aménagement et d'urbanisme », in Dablan L., Frémont A. (2015) pp.269-304.

DEBRIE A. (2013) « Lyon, les fonctions urbaines d'un site contraint », in BEYER A., DEBRIE J. (2013), pp.33-45.

DELAPLACE M. (2012) « Pourquoi les « effets » TGV sont-ils différents selon les territoires ? L'hétérogénéité au cœur du triptyque « Innovations, Territoires, Stratégies », Recherche, Transports, Sécurité, 28, pp. 290-302.

FREMONT A. (2012) « Quel rôle pour le fleuve dans le grand Paris des marchandises ? », *L'espace géographique*, 41,3, pp.236-251.

Godard O. (1997) « La démarche de développement durable à l'échelle des régions urbaines », *Pouvoirs locaux*, n° 34, p. 34-38.

HALL P. (2010) « Maritime Ports and the politics of reconnexion », transforming Urban Waterfronts: Fixity and Flows, in Desfor G., Laidley J., Schubert D., Stevens Q. (Eds.), Abingdo, Routledge, pp. 17-34.

HARNOIS C. (2013) « Guide des bonnes questions pour l'aménagement ou le réaménagement d'un port urbain », Rapport rédigé dans le cadre du projet de recherche FLUIDE, Convention ANR-09-VILL-0006-06, 68 p.

JODELET D. (1989) « Représentations sociales : un domaine en expansion », in D. Jodelet (dir.), « Les représentations sociales », Paris, PUF, pp. 47-78.

LELOUP F, MOYART L., PECQUEUR B. (2005) « La gouvernance territoriale comme nouveau mode de coordination territoriale ? », *Géographie, Economie, Société*, vol. 7, pp. 321-332.

LE SUEUR B. (1997) « La voie d'eau, une machine hydraulique, outil polyvalent d'aménagement du territoire », *Annales de Géographie*, T. 106, n°593-594, pp. 195-204.

MAZY K. (2017) « 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>

MINISTERE DE L'ÉCOLOGIE, DU DEVELOPPEMENT DURABLE ET DE L'ÉNERGIE - MINISTERE DES FINANCES, DU REDRESSEMENT PRODUCTIF ET DU NUMERIQUE (2013) « Rapport sur l'évolution de la gouvernance des ports intérieurs », Rapport CGEDD n° 009149-01, Rapport CGEFi n° 13.06.39, 104 p.

MOINE A (2006) Le territoire comme un système complexe : un concept opératoire pour l'aménagement et la géographie, *L'espace géographique*, tome 35 : 115-132.

PAFFONI E. (2013) « Renouveau du transport fluvial et dynamiques métropolitaines : le cas des ports fluviaux franciliens (1980-2010) », thèse de doctorat, Architecture, aménagement de l'espace. Université Paris-Est, 322p.

PAUVROS R. (2015) « Réseau Seine-Escaut - Canal Seine-Nord Europe. 10 propositions pour réussir un projet majeur de relance de la croissance, pour le développement durable de la France et de

l'Europe », Rapport au Premier Ministre et au Secrétaire d'Etat chargé des Transports, de la Mer et de la Pêche, Assemblée Nationale, 166 p.

PARC NATUREL REGIONAL SCARPE-ESCAUT (2011) « Les principes de la charte en matière d'urbanisme », 51 p.

PARC NATUREL REGIONAL SCARPE-ESCAUT, Conseil régional NPdC (2010) « Charte 2010-2022 », 255 p.

PLASARD F. (1977) « *Les autoroutes et le développement régional* », Economica, Paris, 341 p.

PREFET DE LA REGION NORD-PAS-DE-CALAIS (2010) « Le SCOT du Valenciennois – Note d'enjeux de l'Etat », 12 p.

REGION NPdC (2013) « Stratégie régionale pour la biodiversité. Trame verte et bleue, adoptée en séance plénière le 26 septembre 2013 », 121 p.

REGION NPdC (2014) « Le Valenciennois au regard des schémas stratégiques régionaux », 33 p.

REGION NPdC (2012) « Schéma régional de l'Enseignement Supérieur et de la Recherche », 20 p.

REGION NPdC (2011), « Contrat de Plan Régional de Développement des Formations Professionnelles. Volet sectoriel », 132 p.

SYNDICAT MIXTE DU SCOT VALENCIENNOIS (2014) « Schéma de Cohérence Territoriale du Valenciennois, approuvé le 17 février 2014 », 605 p.

SERRANO J., DEMAZIERE C., NADOU F., SERVAIN S. (2014) « La planification stratégique spatialisée contribue-t-elle à la durabilité territoriale ? La limitation des consommations foncières dans les schémas de cohérence territoriale à Marseille-Aix, Nantes Saint-Nazaire, Rennes et Tours », *Développement durable et territoires* [En ligne], Vol. 5, n°2 | Juin 2014, mis en ligne le 20 juin 2014, consulté le 01 octobre 2016. URL : <http://developpementdurable.revues.org/10295>

SEVERIN R. (1986) « Esquisse géographique du bassin transfrontalier de l'Escaut », *Annales de géographie*, V., N° 529, pp. p. 315 – 340.

TORRE A., WALLET F. (2011) « La Gouvernance territoriale au service des processus et politiques de développement des territoires », in Resmini L., Torre A. (dir.), *Competitivita Territoriale : Determinanti e Politiche*, Milan, Franco Angeli.

VAILLANT L., 2013, « L'enjeu de l'apprentissage performant du transport fluvial par les organisations logistiques : quels enseignements pour l'action publique ? », *Revue développement durable & territoires*, Vol. 4, N°3, 17 p.

VNF Direction régionale Nord-Pas-de-Calais (2005) « Schéma régional d'aménagement de la voie d'eau. 2005-2025 Construire un développement durable avec les canaux du Nord-Pas-de-Calais », 84 p.

VNF Direction régionale Nord-Pas-de-Calais (2012) « Schéma régional d'aménagement de la voie d'eau. Horizon 2025 », 67 p.

VNF Direction régionale Nord-Pas-de-Calais (2017) « Observatoire du transport fluvial - Bassin du Nord - Pas-de-Calais », Rapport annuel 2016, 37 p.

VNF Direction régionale Nord-Pas-de-Calais (2003) « Observatoire du transport fluvial - Bassin du Nord - Pas-de-Calais », Rapport annuel 2002, 46 p.

WOESSNER R. (2010) « La territorialisation : proposition pour la compréhension du phénomène par une entrée systémique », *Revue d'économie régionale et urbaine*, pp. 669-685.