

Fleuve et métropole : la grande déconnexion

Antoine Frémont
Université Paris Est
Unité Systèmes Productifs, Logistique, Organisation des Transports, Travail (SPLOTT)
IFSTTAR
antoine.fremont@ifsttar.fr

Cartographie : Françoise Bahoken

Ce quatre pages reprend des éléments d'un article soumis à publication dans la revue *L'Espace géographique*.

Pour citer cet article, merci d'indiquer :

FREMONT. A., (2011) *Fleuve et métropole : la grande déconnexion*, 4 pages, Programme de recherche FLUIDE, Agence Nationale de la Recherche, Université Paris Est, Unité Systèmes Productifs, Logistique, Organisation des Transports, Travail.

Ce document n'engage que la responsabilité de ses auteurs

Introduction

Cet article explore la déconnexion entre le fleuve et la métropole du point de vue du transport des marchandises (Hall, 2010).

Le transport fluvial : un mode déconnecté de la production et de la distribution

La voie d'eau joue aujourd'hui pour le transport des marchandises un rôle marginal, tout comme le rail. Quelques causes simples liées à l'évolution des systèmes de production et de distribution expliquent ce grand chambardement. Les deux chocs pétroliers de 1973 et 1979 marquent la fin des Trente Glorieuses et l'achèvement d'un cycle où les industries lourdes formaient les moteurs de la croissance. La part relative des produits en vrac et des produits lourds dans le total des marchandises à transporter diminue. Or le rail ou la voie d'eau sont particulièrement bien adaptés au transport de ces produits lourds (Savy, 2006). Pour la voie d'eau s'ajoute la fermeture progressive des complexes industriels intérieurs issus de la première révolution industrielle et situés le long des voies d'eau.

L'entrée dans une ère dite « postfordiste » modifie les méthodes de production et de distribution. Cette dernière est tirée par la demande en suivant le principe du juste à temps. Les produits, moins lourds et à forte valeur ajoutée, sont formés de multiples composants fabriqués dans des unités spécialisées afin de bénéficier des économies d'échelle. Celles-ci sont dispersées géographiquement, y compris à une échelle internationale. La demande de transport est caractérisée par la multiplication des envois de petite taille qui s'inscrivent dans une logique de flux tendus et par leur forte dispersion à la fois dans le temps et dans l'espace.

Si la route a aujourd'hui atteint en France et en Europe des parts de marché supérieures à 80%, c'est qu'elle participe de ce vaste « lego » de la production et de la distribution (Dablanc, 2007). Le transport routier est adapté à la demande de transport grâce à sa très grande flexibilité, à des prix faibles expliqués par une très forte concurrence tant à l'échelle française qu'européenne et à la rapidité et à la finesse possible de la desserte géographique, rendue possible par le développement d'un vaste réseau autoroutier. Associés aux camions, les entrepôts sont les lieux du groupage, de l'éclatement, du tri et du stockage des marchandises. Ce système routier est devenu de fait une composante essentielle de la production et de la distribution.

Depuis les années 1970, le report modal s'opère à grande échelle, à l'inverse de tous les effets d'annonce, du rail et du fleuve vers la route. Ces deux « vieux » modes issus de la révolution industrielle sont aujourd'hui largement déconnectés des systèmes de production et de distribution. Ils ne jouent plus qu'un rôle marginal qui autoalimente leur déclin comme en témoigne la chute drastique des effectifs de bateliers et leur vieillissement.

Fleuve et métropole : la déconnexion spatiale

L'évolution spatiale des villes modèle aussi le transport des marchandises en lien avec la production et la distribution. Deux forces peuvent être retenues pour expliquer la dynamique urbaine à l'échelle métropolitaine. Les forces centripètes renvoient au processus d'agglomération que représente la ville en général. Inversement, à plus grande échelle, celle de l'aire urbaine, des forces centrifuges rejettent vers la périphérie les fonctions les plus banales pour conserver dans le cœur celles à fortes valeurs ajoutées (Combes et alii, 2006). Elles participent à la dispersion et à l'étalement des activités en périphérie. Forces centripètes à petite échelle et centrifuges à grande échelle permettent de mettre en évidence trois moments logistiques liés à la dynamique urbaine (figure 2).

Le premier moment logistique se situe chronologiquement avant la révolution industrielle. Les vallées sont des lieux privilégiés de l'implantation des villes européennes, avec des sites associant le croisement d'une route terrestre avec un passage sur le fleuve. Les cours d'eau permettent le transport des marchandises vers les villes qui sont aussi des places de marché.

L'activité « marchandise » s'effectue au cœur de la ville, directement sur des berges d'échouage, ou dans les plus grandes villes le long de véritables quais.

Le second moment logistique s'étend de la Révolution industrielle à l'avènement du transport routier, du XIX^{ème} siècle aux Trente Glorieuses. Avec l'essor urbain, les forces centrifuges s'exercent. Une première couronne se développe autour des villes. Elle mélange habitat et activités industrielles. La voie d'eau, renforcée par le développement des canaux, reste un lieu privilégié de l'implantation industrielle, comme le montre l'exemple de Strasbourg (Beyer et alii, 2012). Le port fluvial prend des dimensions industrielles, incompatibles avec une localisation centrale. Cependant, une première déconnexion entre le fleuve et la ville se produit avec l'arrivée du chemin de fer. Concurrent direct de la voie d'eau, il offre une alternative pour l'implantation des activités industrielles ou l'approvisionnement urbain.

La déconnexion radicale entre la ville et le fleuve correspond au troisième moment logistique, entièrement dominé par le système routier qui se met en place avec les Trente Glorieuses. A petite échelle, les forces centripètes continuent de l'emporter : les plus grandes villes concentrent les entrepôts parce qu'elles sont les plus grands centres de production et de consommation tout en étant très bien connectées aux autres villes par le développement du réseau autoroutier (Cidell, 2010). A l'échelle de l'aire urbaine, le système routier crée un effet de levier en faveur des forces centrifuges. Les zones périphériques où les prix du foncier diminuent avec l'éloignement par rapport au centre gagnent en accessibilité grâce au développement du réseau autoroutier. Les fonctions logistiques sont rejetées à l'extérieur (Dablanc et alii, 2010). Dans la première couronne, elles sont aussi en concurrence avec le développement des centres commerciaux et tertiaires. Elles sont rejetées dans la couronne périurbaine où des espaces sont encore disponibles pour de vastes entrepôts qui répondent à la demande logistique actuelle. A grande échelle, ces entrepôts sont situés à proximité des échangeurs autoroutiers et le long des rocade qui ceinturent les villes afin de bénéficier d'une forte accessibilité en coût et en temps. Les forces centrifuges aboutissent à un mitage logistique et à une dilatation de l'espace métropolitain avec un processus d'agglomération le long des axes routiers qui jouent alors à l'échelle de l'aire urbaine un rôle structurant. La logistique, tout comme l'habitat, participe à l'étalement de la métropole qui s'accompagne de la création de nouveaux pôles d'activités en périphéries, donnant à la métropole son caractère polycentrique. Les processus étant très similaires à celui de l'habitat, le terme de « périurbanisation logistique » est proposé pour désigner ce troisième moment logistique.

Tableau 1.

Forces	Echelle		
	Petite	Moyenne (aire urbaine)	Grande
Agglomération	+	-	+
Dispersion	-	+	-

Figure 1. Déconnexion du fleuve et de la ville

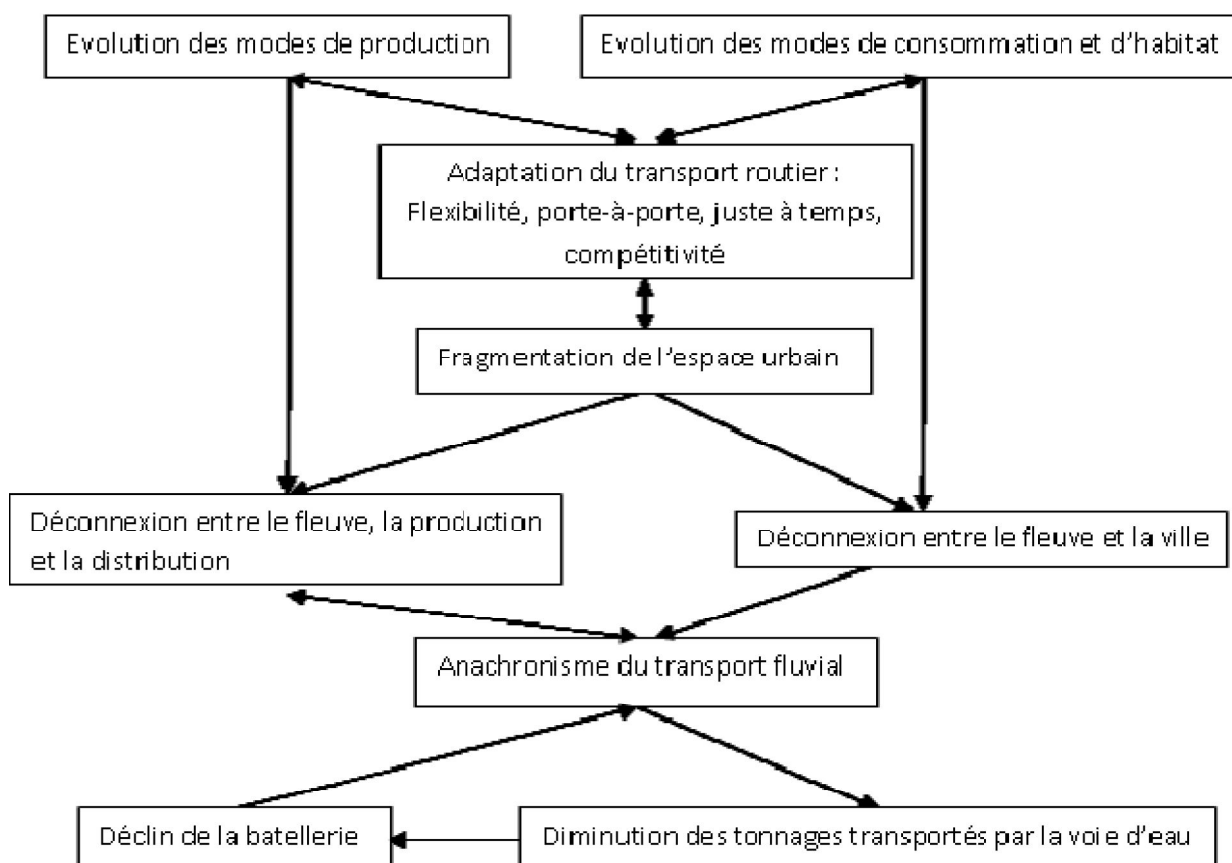
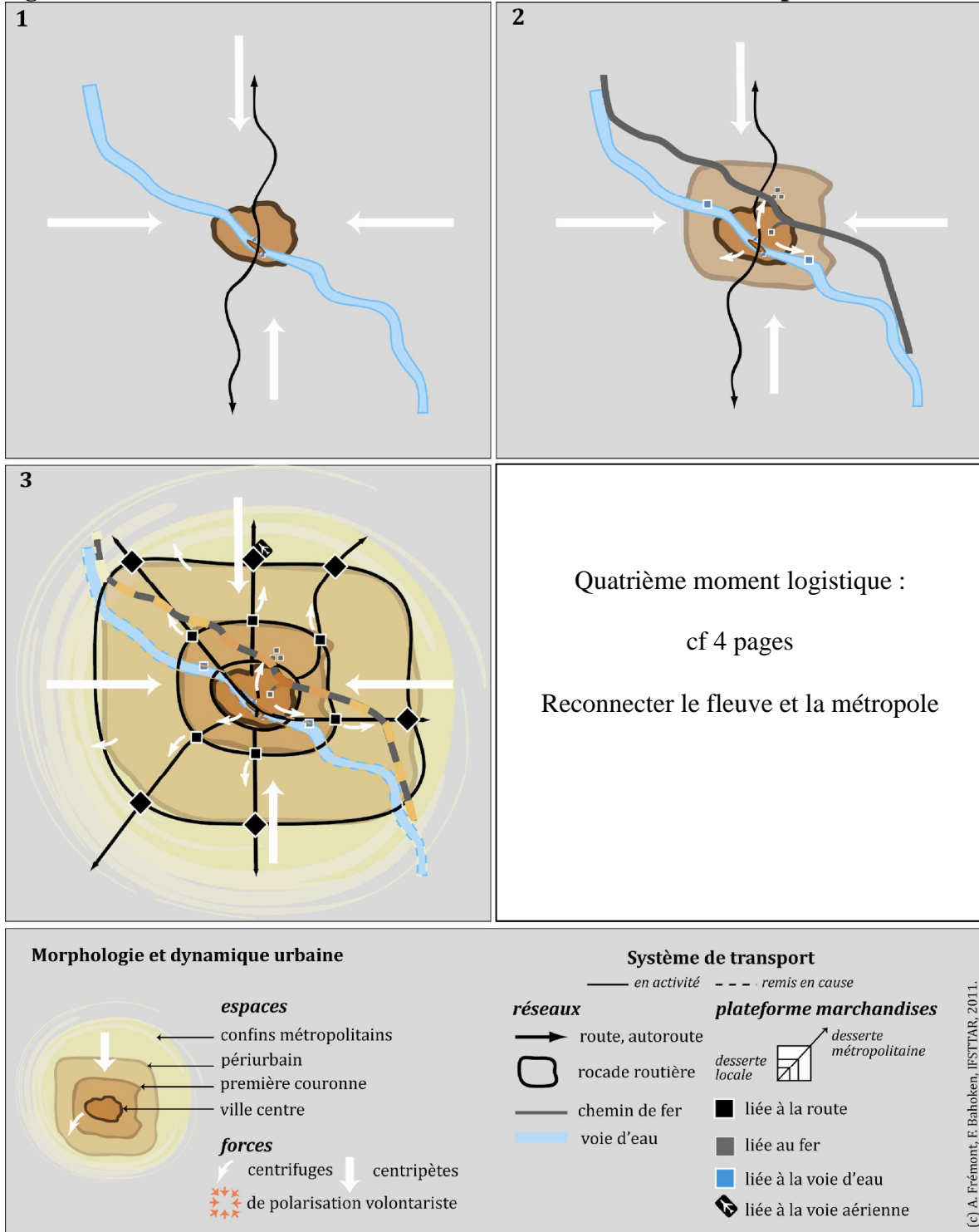


Figure 2. De la connexion à la déconnexion entre le fleuve et la métropole



Bibliographie

BEYER A., DEBRIE., (2011) *Les temporalités frontalières et urbaines du port de Strasbourg. Analyse géohistorique d'une relation fluviale*, 4 pages, Programme de recherche FLUIDE, Agence Nationale de la Recherche, Université Paris Est, Unité Systèmes Productifs, Logistique, Organisation des Transports, Travail.

Cidell J. (2009). "Concentration and decentralization: the new geography of freight distribution in US metropolitan areas." *Journal of Transport Geography*, n°18, p.363-371.

Combes P-Ph., Mayer Th., Thisse J-F. (2006). *Economie géographique. L'intégration des régions et des nations*, Paris, Economica, 397p.

Dablanc L. (2007). « Goods transport in large European cities : Difficult to organize, difficult to modernize », *Transportation Research Part A*, Vol.4, p. 280-285.

Guilbault M. (2008). « Enquête Echo. Envois-Chargeurs-Opérations de transport. Résultats de référence », *Synthèse n°56*, Les collections de l'INRETS, 205p.

Hall, P. (2010), "Maritime ports and the politics of reconnection", *Transforming Urban Waterfronts: Fixity and Flow*, Desfor, G, Laidley, J, Schubert, D, and Stevens, Q. (eds), Abingdon: Routledge, pp. 17-34.

Hesse M. (2008). *The City as a Terminal*. Ashgate, Aldershot, 224p.

O'Connor K. (2010). « Global city regions and the location of logistics activity », *Journal of Transport Geography*, Vol.18, p. 354-362.

Paffoni E., Raimbault N., Andriankaja D. (2011). « Les ports fluviaux, un outil pour un aménagement durable des activités logistiques dans les métropoles ? », 1ères RIDAD (Rencontre Interdisciplinaires des Doctorants de l'Aménagement Durable), Ecole Nationale des Travaux Publics de l'Etat, 23 mars, www.entpe.fr/fr/content/download/9284/50987/.../Elsa%20PAFFONI.pdf.

Projet FLUIDE (Fleuve, Urbain, Intermodal, Durable)

Au service d'une mobilité durable : les grandes villes fluviales françaises et leur port.

**Etude comparée Paris-Lyon-Lille-Strasbourg et comparaisons internationales
(2010/2013)**



Paris, Lyon, Lille et Strasbourg disposent chacune d'un ou plusieurs ports fluviaux situés au cœur de leur aire urbaine. Ces derniers peuvent-ils être au service d'une mobilité durable pour approvisionner en marchandises leur aire urbaine, depuis les grands flux internationaux jusqu'à la distribution en ville ?

<http://www.inrets.fr/les-partenariats/sites-web-projets-de-recherche/fluide.html>

