

Politique fluviale et ports intérieurs en Flandre

Matthieu LECUYER, Fluide/Splott – 2013

Ce quatre pages est issu d'une communication présentée lors du colloque de restitution du projet ANR-FLUIDE, 24 janvier 2013, Cité Internationale Universitaire de Paris.

Pour citer cet article, merci d'indiquer :

LECUYER, M (2013). *Politique fluviale et ports intérieurs en Flandre*, 4 pages, Programme de recherche FLUIDE, Agence Nationale de la Recherche.

Ce document n'engage que la responsabilité de son auteur

La Flandre est une région tournée structurellement vers la mer. Ses puissants ports maritimes génèrent directement 20% PIB (Lavaud-Letilleul, 2007) et une bonne partie de l'industrie qui s'est implantée dans la région s'appuie sur ce débouché pour ses approvisionnements. Les 1000 km de voies d'eau de la région (soit près de 8 km/100 km²) s'inscrivent aussi directement dans le prolongement maritime comme en témoigne par exemple la forte activité industrielle le long du canal Albert (Peerters) et l'implantation de plus de 400 centres logistiques de rayonnement européen concentrés dans le triangle Bruxelles-Anvers-Gand (Strale, 2011). Le secteur fluvial qui emploie directement 6000 personnes et le double indirectement, connaît une évolution positive, passant de 53 Mt en 1997 à 69 Mt en 2010, boostée par le dynamisme des conteneurs maritimes dans l'arrière-pays immédiat d'Anvers (de 59 000 TEU à 0,5 M aux mêmes dates).

1. Une puissante stratégie de soutien au mode fluvial

Les réformes fédérales ont transféré aux Régions les compétences en termes d'économie et d'aménagement, notamment en ce qui concerne les voies fluviales. La tradition libérale d'aménagement du territoire confrontée à des objectifs de report modal interroge le rôle que joue l'autorité publique à cet égard en matière de ports intérieurs. En 1992, est créée une organisation de type associative *Promotie Binnenvaart Vlaanderen (VZW)* mais soutenue par le gouvernement flamand pour enrayer le déclin du trafic fluvial et pour promouvoir l'usage récréatif des voies navigables. Comme aux Pays-Bas, le fluvial est une priorité politique. En 2006 est défini le programme « Flanders in Action » qui définit 12 actions en faveur du mode fluvial complété en 2009 par le « Pacte 2020 » visant à renforcer avec ce mode la place de la Flandre comme gateway, sous le slogan « *smart hub in Europe* ». La région flamande défend depuis plusieurs années le concept « *d'extended gateway* » développé par l'institut flamand pour la logistique (*Vlaams Instituut voor de Logistiek*). Il s'agit en fait de développer de manière organisée des plateformes logistiques multimodales complémentaires aux grandes « portes » de la région que sont les ports et aéroports (Fontaine, 2010). L'objectif affiche à la fois l'efficacité économique et écologique (FNAU, 2011). Il est censé permettre de mieux ventiler la cohérence spatiale des prestations en fonction de la typologie des implantations déjà existante autour de grands hubs multimodaux.

L'amélioration de la qualité des infrastructures concerne désormais l'anticipation de l'arrivée du canal seine-Nord Europe et le relèvement des ponts sur le canal Albert. Une seconde préoccupation est par ailleurs de maintenir l'usage des voies secondaires (45% du réseau) de classe I et II (PINE, 2004). Leur capacité est largement sous utilisée (moins de 5 Mt et en baisse régulière) pour une capacité estimée à plus de 30 Mt (Pine 2004) et accuse un transfert conséquent vers la route (Hassel et Verberght, 2010). Le soutien vise prioritairement les opérateurs privés, bateliers, mais aussi chargeurs via des aides à l'équipement des quais et de l'outillage portuaire privé. Si la suppression du « tour de rôle » en novembre 1998 relevait d'une décision fédérale, une des mesures d'envergure flamande a été la quasi-suppression des droits de navigation en 2000 (de 0,0025 euros /tkm à 0,00025 euros/tkm). Plus récemment des aides financières diverses ont été mise en place pour soutenir les marchés émergents : depuis 2011, un programme visant à encourager le transport par palettes et le transport de déchets, de 2007 à 2009 des aides pour transport de conteneurs (20 euros/TEU). Des dispositifs anciens mais régionalisés existent pour moderniser la flotte (notamment l'aide à l'acquisition de moteur non polluant).

Pour les équipements portuaires, l'action publique repose préférentiellement sur des dispositifs de PPP. Sur terrains relevant la Région, la prise en charge des investissements fluviaux s'élève à 80% pour le secteur public et à 20% pour le privé. Le dispositif mis en œuvre en 1998 a directement généré la création de nombreux quais fluviaux. Le financement concerne les infrastructures fixes (quais, revêtement, drainage, voies d'accès, installations

d'amarrage). Les outils et la superstructure ne sont pas financés. L'investissement public est limité à hauteur de 50% du coût global de l'installation. L'accès à l'aide repose sur la base d'un volume garanti pour une période de 10 ans. Le quai reste la propriété de la Région. Une concession est attribuée au partenaire privé sur la base d'une redevance. Ce dispositif a connu un véritable succès avec 162 projets approuvés depuis 1998 dont 81 en fonctionnement opérationnel en 2010. Les quais sont généralement spécialisés dans une activité précise, avec une forte représentation du vrac et des conteneurs. Un des effets immédiats serait la réduction de 770 000 camions poids-lourds sur les routes (*Promotie Binnenvaart Vlaanderen*).

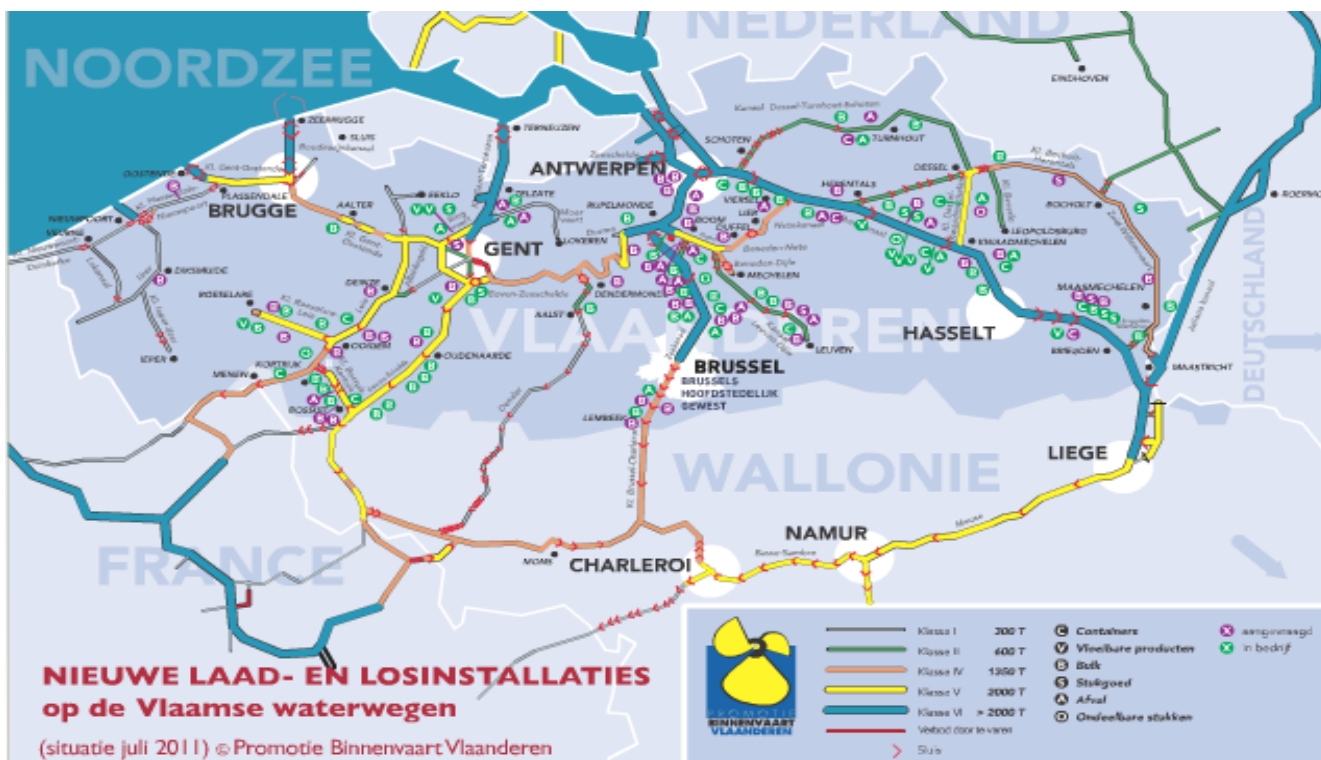


Figure 1. Le réseau flamand et l'implantation des projets PPP (par type de trafic) (*Source : Promotie Binnenvaart Vlaanderen*)

L'implantation peut donc avoir lieu relativement librement le long des voies d'eau, que celles-ci soient de grande ou petite importance, et du moment que le projet se situe hors des ports maritimes. En matière de concurrence entre terminaux, il est simplement indiqué dans le règlement que « la contribution publique ne doit pas servir à une distorsion de concurrence par les prix avec les terminaux existants ». Au final, la politique des PPP favorise une « constellation » de quais portuaires qui n'est pas forcément antinomique avec le principe d'un centre massifié, en servant de relais fluviaux aux hubs principaux. La proximité géographique des puissants ports maritimes explique sans doute cette configuration particulière, puisque d'une certaine façon la massification se fait aujourd'hui directement dans ces ports. La massification n'est pas clairement imposée par les autorités publiques (*policy push*) mais tend à voir le jour sous la forme d'initiatives venues des acteurs du marché eux-mêmes (*market pull*).

2. Le rôle fédérateur des « *waterways managers* »

Trois autorités publiques se partagent la gestion des voies d'eaux flamandes :

- *Waterwegen en Zeekanaal* (W&Z) pour la Flandre occidentale ;

- De Scheepvaart NV (NVS), autour du canal Albert canaux de la Campine, liaison entre l'Escaut et le Rhin, Meuse. Société anonyme de droit public fondée en 2004, elle gère 329 km de voies et un foncier de 4000 ha (dont 850 occupés par l'industrie¹). Les voies d'eaux sous son autorité sont les voies navigables de l'Est : canal Albert,
- Administratie Waterwegen en Zeewezen (AWZ) autorité en charge des voies d'eaux en amont des ports maritimes et affaires maritimes.

Figure 2 : Voies d'eau intérieures en fonction de leur « manager » (Source : *Promotie Binnenvaart Vlaanderen*)



Ces « *waterways managers* » sont chargés de la maintenance, de l'exploitation, de la gestion des voies d'eaux sous leur autorité. Elles ont un rôle de gestion intégrée, de promotion du transport fluvial. Quant aux terrains, ils sont mis à la disposition d'utilisateurs potentiels sur une base commerciale sous forme de concessions. Ces deux premiers organismes agissent donc à la fois comme gestionnaire d'infrastructures et comme « super autorité portuaire », intégrant sous une seule autorité la moitié Est ou Ouest des quais fluviaux du pays. Les autorités portuaires en elles-mêmes ne gèrent semble-t-il que les mouvements dans leurs ports (Notteboom, 2002). En effet aucun port n'apparaît de manière nominative dans les statistiques de trafic : ce sont toujours les deux principaux « *waterways managers* » qui apparaissent. De la même façon, ce sont encore les « *waterways managers* » qui adhèrent à l'EFIP (*European Federation of Inland Ports*). Les trois « *waterways managers* » ont formé la plateforme VOW (*Vlaams Overlegplatform Waterwegbeheerders*) pour favoriser les coordinations techniques (p.ex. chaque voyage est simultanément annoncé aux trois autorités) (Notteboom, 2002). Des études sont également menées en commun pour l'importance des voies d'eau secondaires ou le *masterplan* pour développer les infrastructures fluviales.

3. La multiplicité des acteurs et structures coopératives

Le statut et l'activité des ports fluviaux ou de simples terminaux fluviaux sont de fait extrêmement diversifiés. Outre les autorités portuaires publiques, on notera l'implication

¹ Le reste étant des terres agricoles ou réserves naturelles

marquée de deux types d'acteurs privés : d'une part des opérateurs et manutentionnaires venus des terminaux maritimes (ECT à Avelgem, Euroports, Terminal de Wielsbeke (RTW) sur la Lys près de Kortrijk, créée à l'initiative de Katoen Natie, ou WTC à Meerhout), et d'autre part des acteurs logistiques locaux (Gosselin GCT à Deurne). De nombreux quais sont gérés par les industries, voire des distributeurs à l'instar de Nike à Laakdal, sur le canal Albert, qui gèrent des terminaux dédiés.

La multiplication des quais et la hausse du trafic conduit à engendrer un besoin d'organisation plus poussé, d'ailleurs soutenu par les acteurs du marché. Développé en 2007, au sein de « Flanders logitic », le « Flanders Inland Shipping Network » (FISN) affiche parmi ses objectifs, la coopération entre les ports. Elle réunit de nombreux partenaires concernés par le secteur : ports, organisations diverses, chargeurs. Dans le sillage des discours sur le « clustering », certains projets de centre de consolidations s'avèrent porteurs, bien qu'ils n'existent pas encore de manière concrète. Ainsi le projet "Distribouw" qui vise à mettre en place un point de consolidation fluvial pour le transport de matériaux de construction, projet pour lequel WZ et NDS, les deux waterways managers, collaborent étroitement avec une instance représentative des acteurs du marché, et sont actuellement à la recherche active du meilleur site possible. Autre projet en cours, "Blue Gate Antwerp" vise la reconversion d'un terrain pollué de 103ha dans le sud d'Anvers, au bord de la rivière Scheldt, avec notamment un objectif de valorisation de la logistique par voie d'eau pour la distribution urbaine.

Le port d'Anvers est également un facteur de coordination pour l'offre fluviale conteneurisée avec l'initiative du transferium de Beverdonk géré par DPW (80% du capital contre 20% pour le port d'Anvers). Les transporteurs routiers et les barges y chargeront ou déchargeront leurs conteneurs provenant et un système de navettes avec les terminaux maritimes anversoises. Le terminal sera construit sur un terrain appartenant à la Région flamande et géré par la société De Scheepvaart NV. L'objectif est à la fois de soulager la congestion des autoroutes E34 et E313 et de développer une nouvelle plate-forme logistique.

Le port d'Anvers mène une politique de coopération avec des ports fluviaux plus marquée qu'auparavant. Cela est cohérent avec son objectif de passer d'une part modale actuelle de transport par barges de 35%, à 40% en 2020. L'autorité portuaire souhaite développer à la fois l'inter-connectivité et une présence structurelle dans l'arrière pays (Rapport activité 2010). Ainsi le port d'Anvers a lancé un appel à soumissions pour un terrain de 26ha le long du canal Albert en coopération avec le port intérieur de Genk. Un accord de coopération est à signaler avec la plateforme logistique du Limbourg pour un échange de savoir-faire. Notons que Genk fait aussi partie du projet « Road Meets Rails » pour favoriser le report modal sur le rail, en coopération avec le port de Zeebrugge, Inter Ferry Boats et Ewals Cargo Care. Enfin, le port d'Anvers a signé un protocole d'accord avec le port de Bruxelles pour la création d'un dépôt de conteneurs vides et a créé un GIE avec le port de Liège dans le cadre de Trilogport.

Bibliographie

- Caris A., Macharis C., Janssens G.K. (2011), « Network analysis of container barge transport in the port of Antwerp by means of simulation », *Journal of Transport Geography*, Vol.19, p.125-133.
- Eyckmans L. (2011), « Kleine Schepen », *Mobiliteit, Ontwikkeling en Grondbeheer Waterwegen en Zeekanaal NV*, Flanders Inland Shipping Network, 12/11/2011.
- FNAU (2011), « Innovations Ville-Port. Pour des projets intégrés Ville-Port », Fédération Nationale des Agences d'urbanisme, Club Territoires Maritimes, septembre 2011.

- Fontaine P. (2010), « Les parcs d'activité économique en Flandre », *Note de recherche* n°13, CPDT-Conférence Permanente du Développement Territorial de la région Wallonne.
- Hassel Van E. , Verberght E. (2010), « Analysis of diminishing supply and policy measures for the small inland waterways, » 12th WCTR, 11-15 juillet 2010, Lisbonne, Portugal.
- HORIZON 2014, Infrastructure Master Plan for the Flemish Waterways, Horizon 2014.
- Lagneaux F.(2008), « Economic importance of Belgian Transport Logistics », working paper document n°125, National bank of Belgium.
- Larosse J., Geerts N.(2011), « Exploring 'Smart Specialisations Strategies' in Flanders »,EWI (Wetenschap en Innovatie).
- Lavaud-Letilleul V.(2007), « Le delta d'or autour de Rotterdam, Anvers et Zeebrugge : l'émergence d'une véritable région portuaire face au défi de la mondialisation ? », *les cahiers Scientifiques du transport*, No. 51, pp. 61-96.
- Notteboom T. (2007), « Spatial dynamics in the Container Load Centers of Le Havre – Hamburg range », in : *Zeitschrift für Wirtschaftsgeographie*, vol.52, No.2, p.10-123.
- Pekin E., Macharis C., Janssens G.K., Caris A., Crépin T., Jourquin B., (2008), "Integrated decision support tool for intermodal freight transport", NECTAR Logistics and Freight cluster meeting, 27 and 28 March 2008 in Delft, the Netherlands.

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>

