



**HAL**  
open science

# Aménager les territoires de la logistique métropolitaine : L'exemple des villes fluviales

Antoine Fremont

## ► To cite this version:

Antoine Fremont. Aménager les territoires de la logistique métropolitaine : L'exemple des villes fluviales. Espace Géographique, 2012, 41 (3), pp.193-196. <10.3917/eg.413.0193>. <hal-02113806>

**HAL Id: hal-02113806**

**<https://hal.science/hal-02113806v1>**

Submitted on 9 May 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.



HAL Authorization

## AMÉNAGER LES TERRITOIRES DE LA LOGISTIQUE MÉTROPOLITAINE

L'exemple des villes fluviales

Antoine Frémont

Belin | « L'Espace géographique »

2012/3 Tome 41 | pages 193 à 195

ISSN 0046-2497

ISBN 9782701175058

Article disponible en ligne à l'adresse :

-----  
<https://www.cairn.info/revue-espace-geographique-2012-3-page-193.htm>  
-----

Distribution électronique Cairn.info pour Belin.

© Belin. Tous droits réservés pour tous pays.

La reproduction ou représentation de cet article, notamment par photocopie, n'est autorisée que dans les limites des conditions générales d'utilisation du site ou, le cas échéant, des conditions générales de la licence souscrite par votre établissement. Toute autre reproduction ou représentation, en tout ou partie, sous quelque forme et de quelque manière que ce soit, est interdite sauf accord préalable et écrit de l'éditeur, en dehors des cas prévus par la législation en vigueur en France. Il est précisé que son stockage dans une base de données est également interdit.

## Aménager les territoires de la logistique métropolitaine. L'exemple des villes fluviales

La métropolisation, c'est-à-dire la concentration de la population dans les métropoles et les espaces qu'elles polarisent, marque notre organisation sociale. Aux métropoles sont associées les fonctions supérieures de commandement, qu'elles soient économiques, financières, politiques ou culturelles. L'organisation logistique des métropoles ne retient pas d'emblée l'attention. C'est une fonction considérée *a priori* comme secondaire parce qu'elle est méconnue. Elle est pourtant indispensable au fonctionnement des métropoles. Nos économies, qualifiées de postfordistes, ainsi que nos vies quotidiennes, marquées désormais par la possibilité d'échanges instantanés grâce aux progrès des télécommunications, n'ont pourtant jamais autant reposé sur la production et la consommation de biens matériels. De l'une à l'autre, les flux de marchandises sont multiples, mêlent et articulent des trafics internationaux, nationaux et locaux, le plus souvent grâce au passage par des entrepôts. Par exemple, chaque Francilien nécessite chaque année le transport de plus de 20 tonnes de marchandises ! Ces flux reposent presque exclusivement sur le mode routier. Les tonnes-kilomètres routières produites sont toujours plus nombreuses. Leur croissance est systématiquement supérieure à celle du produit intérieur brut. Seule une crise drastique comme celle traversée actuellement par l'Union européenne rompt temporairement cette spirale inflationniste.

Dans les métropoles, la domination du mode routier est contestée, non pas pour les services qu'il remplit car ses performances sont remarquables pour assurer les flux de la production à la consommation, mais pour les externalités négatives qu'il produit : congestion routière, pollution sonore, visuelle et de l'air. Pour pallier ces inconvénients, le recours aux deux autres modes de transport, la voie d'eau et le rail, s'imposerait alors. Cette intuition, largement partagée aujourd'hui, élevée au rang de doctrine officielle avec le Grenelle de l'environnement<sup>1</sup>, est facile à énoncer mais difficile à mettre en œuvre. Modes anciens issus de la révolution industrielle, le rail et la voie d'eau étaient bien adaptés au transport des produits les plus lourds, céréales, charbons et minerais, matériaux de construction. Ils conservent des parts de marché intéressantes pour ces produits mais la part relative de ces derniers dans les tonnages transportés a fortement diminué, notamment dans les pays développés, du fait des mutations de l'appareil productif et de nos modes de consommation. L'enjeu réside aujourd'hui dans le transport des biens intermédiaires et de consommation, constitutifs de notre société de services.

Le transport des marchandises concerne les territoires et particulièrement ceux de la métropolisation qui concentrent population, industries et services. Il en révèle, comme d'autres activités, leur fonctionnement et participe aussi à leur organisation. Chargeurs, transporteurs, organisateurs du transport, distributeurs et consommateurs, déterminent les origines et destinations et agencent les flux. Les pouvoirs publics, dans la complexité des échelles institutionnelles, décident des infrastructures de transport mais aussi des zones d'activité ou de la délivrance des permis de construire pour les entrepôts.

À l'automne 2007, le Grenelle de l'environnement a réuni l'État et les représentants de la société civile pour établir une feuille de route en faveur de l'écologie, de l'aménagement et du développement durables. La conférence environnementale de septembre 2012 s'inscrit dans une forme de continuité avec le Grenelle.

Les villes fluviales offrent une belle opportunité de partir à la découverte de ces territoires méconnus de la logistique métropolitaine, les « dessous de la métropole », et d'interroger le rôle possible des différents modes de transport dans leur fonctionnement. Historiquement, de très nombreuses villes sont organisées sur des sites qui associent un cours d'eau. En Europe, l'implantation urbaine s'explique souvent par l'association d'une route terrestre, d'un point de passage privilégié sur un cours d'eau, fleuve ou rivière, et d'un site de défense. En Amérique du Nord, les villes littorales au débouché d'un fleuve sur un site de baie traversée par un pont métallique suspendu imprègnent l'univers urbain. Dans les pays émergents, de grandes artères fluviales drainent les espaces continentaux intérieurs et leurs ressources en matières premières avec à leur débouché des métropoles ouvertes sur le monde, Shanghai, Hong Kong ou Buenos Aires.

Partout, le transport fluvial ne joue qu'un rôle très marginal<sup>2</sup>, ce qui n'a pas été nécessairement le cas par le passé. La question posée est simple : là où fleuves, rivières et canaux permettent la circulation fluviale, est-il possible de partir à la redécouverte de la voie d'eau dans la métropole, non pas uniquement comme nouvel espace potentiel de la résidence et du loisir urbain, mais aussi au service de la logistique dans l'ensemble de l'aire métropolitaine, des grands flux internationaux en lien avec les ports maritimes jusqu'à la distribution des marchandises en ville ? Comment prendre en compte l'opportunité offerte par le fleuve et la voie d'eau pour organiser une logistique métropolitaine qui ne soit pas uniquement routière, pour tous les types de flux, aussi bien ceux des corridors internationaux entre les ports maritimes et les villes intérieures que pour la distribution du fret à l'intérieur des aires métropolitaines ?

Ce dossier propose une série d'études de cas qui pose la problématique du transport en interdépendance avec celle de la ville, dans sa dimension métropolitaine. Comment les flux de marchandises contribuent-ils à façonner la ville ? Constituent-ils un levier pour organiser la ville ? Dans quelle mesure la prise en compte du fleuve et des voies d'eau peut-elle favoriser un aménagement des territoires de la logistique métropolitaine en rupture avec le paradigme routier ?

Deux articles concernent des pays émergents. Dans son article sur le delta de la Rivière des Perles, James Wang et Jin Yu Li dressent d'abord le constat du déclin généralisé du transport par voie d'eau dans le monde au profit du transport routier. Ils montrent que cette tendance lourde s'applique à la Chine du Sud où le Delta, immense foyer urbain, manufacturier et portuaire, offre pourtant de multiples possibilités d'acheminement par la voie d'eau. Ils pointent les dysfonctionnements de gouvernance, marqués par une exacerbation de la concurrence qui favorise de fait le transport routier.

Avec l'exemple du fleuve Paraná et de la ville de Rosario, Marie Forget explique le rôle du fleuve comme interface entre l'économie agro-exportatrice de l'Argentine et le reste du monde. Les seuls investissements privés sur des terminaux émiétés le long du fleuve ne parviennent pas à assurer une cohérence d'ensemble même s'ils ont permis d'assurer le renouveau du fleuve comme axe privilégié de transport. Située aux limites de la remontée des navires de mer sur le fleuve, la ville de Rosario peut contribuer à assurer cette cohérence au prix de la réorganisation de ces espaces portuaires et par le développement d'un *waterfront* sur les emprises portuaires devenues obsolètes.

À Vancouver, les relations entre l'urbanisation, l'industrialisation, le transport et le fleuve Fraser sont complexes, à la fois géographiquement et historiquement. Peter Hall montre les transformations actuelles d'un axe industriel important où la fonction du fleuve comme voie d'acheminement des marchandises a toujours été faible. Le fleuve

2. Dans l'Union européenne à 27, un peu plus de 6% des tonnes-kilomètres sont transportées par la voie d'eau alors que la route en concentre plus de 76% (Eurostat). Les disparités sont fortes entre les États. En Allemagne, qui dispose d'une grande artère fluviale avec le Rhin, la part de la voie d'eau atteint presque 13% alors qu'elle est nulle en Espagne.

Fraser se retrouve aujourd'hui au centre d'enjeux territoriaux majeurs pour développer de nouveaux quartiers urbains, de nouveaux axes routiers en lien avec un corridor portuaire alors que les préoccupations environnementales ne cessent de prendre de l'importance. La dispersion des instances de gouvernance urbaine ne favorise pas l'émergence d'un projet cohérent.

En Europe, les strates historiques sont encore plus nombreuses et les villes aussi bien intérieures que littorales. Avec l'exemple de la Seine dans le Grand Paris des marchandises, Antoine Frémont met en évidence l'extrême déconnexion entre le fleuve et la ville pour le transport des marchandises, déconnexion par rapport à la production et à la consommation mais aussi déconnexion spatiale expliquée par la « périurbanisation logistique » issue du système routier. Les solutions sont étroites pour faire émerger des pistes crédibles de reconnections et supposent un fort volontarisme d'aménagement.

Bâle fournit justement un cas impressionnant d'un tel volontarisme. Antoine Beyer montre que le développement de fonctions métropolitaines supérieures nécessite un important redéploiement urbain qui passe par une valorisation urbaine du fleuve. Pour autant, la fonction portuaire reste stratégique pour cette ville frontière située en limite amont de la navigation rhénane. C'est pourquoi les espaces portuaires relèvent complètement du projet urbain. Ce dernier fournit même l'opportunité de les moderniser et de conforter l'accès de la Suisse au corridor rhénan.

Ces études de cas démontrent que la fonction logistique fait pleinement partie de la problématique urbaine et des enjeux qui lui sont associés : densification ou étalement, capacité à créer des espaces urbains aux activités variées jusqu'à leur mixité en un même lieu, ou inversement espaces monofonctionnels caractérisés par la relégation des activités les moins nobles en périphérie toujours plus lointaine. À travers les marchandises, mixité ou ségrégation sociale sont aussi en jeu dans la ville. Quel peut-être le rôle des transports pour accompagner ces mouvements dans un sens ou dans l'autre ? Le fleuve fournit un prisme d'analyse pour interroger le rôle de la logistique dans la métropole. Ce questionnement a été à la base du programme de recherche FLUIDE (Fleuve, Urbain, Intermodale, DurabLE) financé par l'Agence nationale de recherche en réponse à son appel d'offre 2009 sur les villes durables.

Ce dossier thématique de *l'Espace géographique* apporte quelques réponses. La logistique ne se réduit pas au transport des marchandises dans la ville la plus dense, là où ont lieu les expérimentations les plus médiatiques à la portée pourtant très limitée en matière de report modal. Elle doit être pensée à l'échelle plus large de la métropole afin de prendre en compte la diversité des flux et des territoires desservis, et explorer, dans un processus similaire à celui qui lie habitat et automobile, les limites des territoires de la logistique métropolitaine qui sont de plus en plus floues. Pour tendre vers un paradigme différent de celui du système routier qui contribue à façonner aujourd'hui une ville par défaut, il est nécessaire de retourner le raisonnement : ce n'est pas tant le transport qui compte que la ville elle-même, celle que nous voulons construire et dans laquelle nous voulons vivre. Les transports sont une solution au service de cette ville à construire. C'est sans doute pourquoi il est urgent de penser à aménager les territoires de la logistique métropolitaine.

**Antoine Frémont**  
Réseau ferré de France