



54ème colloque  
**ASRDLF**

5-7 juillet 2017, Athènes, Grèce



15th conference  
**ERSA-GR**



Les défis de développement pour les villes et les régions dans une Europe en mutation

## Les rives de l'Escaut : un espace d'apprentissage du transport fluvial pour les acteurs l'aménagement ?

**Mr Ludovic VAILLANT**

Cerema chercheur

44 ter rue Jean Bart 59019 LILLE Nord France

Ludovic.Vaillant@cerema.fr 0320496020

### Référence à la session / reference to the session

S26

### Résumé / Summary

L'objectif de la communication est d'appréhender dans quelle mesure la perspective du développement du transport fluvial de marchandises, tant invoqué au titre des politiques de développement durable, se traduit dans les pratiques de l'aménagement des rives de l'Escaut, infrastructure fluviale aménagée spécifiquement pour la navigation.

En effet, avec la perspective de la construction du canal Seine - Nord Europe, le discours porté par les acteurs publics de l'aménagement fait la part belle au développement du transport fluvial de marchandises. Ce discours trouve une traduction dans les documents de planification à différents échelons institutionnels, mais comment se concrétise-t-il dans les pratiques de l'aménagement le long de l'Escaut ?

Originalité du sujet :

L'objet est de montrer que les processus de valorisation de la voie d'eau en tant qu'infrastructure de transport des marchandises relève d'un processus d'apprentissage de la part des différents acteurs de l'aménagement et de l'urbanisation, et qu'elle suppose un renouvellement des savoirs et des savoir-faire, voire des modes de coordination.

Ce faisant, nous montrerons que la diversité des systèmes d'acteurs et de leur représentation de la voie d'eau comme composante de l'aménagement et du développement du territoire conduit à une diversité d'appropriation et à des blocages reflète d'une évolution des modèles d'action habituels de fabrication de la ville le long de la voie d'eau.

Méthode :

L'article s'appuie sur l'analyse des processus à l'œuvre dans la conception d'une zone d'activité bord à l'Escaut située dans le valenciennois. Le cas est choisi pour son stade d'avancement à l'état de projet, constituant un espace de coordination de multiples acteurs et de croisement de diverses professions, qui y fondent leur processus de décision sur une « réflexion en cours d'action » (Schön, 1983). Dans cette optique,

l'apprentissage relève d'une construction de connaissances explicites et implicites (Polanyi, 1966) et le changement des pratiques individuelles ou collectives comme les artefacts d'un processus d'élaboration de sens.

Une enquête procède par entretiens semi-directifs auprès des acteurs publics (élus, services techniques à différents échelons territoriaux) et privés (bureaux d'étude en urbanisme, entreprises de logistique et de transport de marchandises).

Résultats obtenus :

Les enquêtes permettent de vérifier l'hypothèse de l'apprentissage. L'aménagement du foncier bord à voir d'eau en zones d'activités se heurte souvent à des enjeux de compétences pris tant au sens des missions des entités administratives impliquées que des compétences en termes de métiers, savoirs et savoir-faire. Ainsi, on observe un apprentissage de la part des aménageurs des zones d'activités par mobilisation des compétences exogènes, principalement celles de VNF et des bureaux d'étude quant aux règles et techniques constructives.

Toutefois, l'apprentissage du transport fluvial de marchandises par les acteurs de l'aménagement peine à se traduire par la construction d'un sens partagé pour l'action au profit d'une pérennisation des modèles de pensée préexistants. La contradiction existe aussi bien au sein d'un même échelon de décision qu'entre les échelons.

L'échelon régional aborde le transport fluvial comme une partie d'un ensemble logistique plus large, en lien avec le transport maritime. C'est la continuité de la chaîne logistique transport maritime/fluvial qui est considérée. Mais, si d'un côté les discours politiques placent le développement durable comme objectif principal à atteindre et présentent le transport fluvial de marchandises comme un outil, à l'inverse les politiques d'aménagement placent le développement du transport fluvial comme un objectif au service du développement territorial, et le développement durable n'arrive qu'au second plan, comme une externalité positive de ce mode de transport.

A l'échelle infra-régionale, le transport fluvial de marchandises entre en conflit avec le développement des activités récréatives et environnementales le long des berges et la conciliation des enjeux économiques, récréatifs et environnementaux s'avère ainsi tout particulièrement difficile. Il apparaît ainsi une véritable déconnexion entre les discours qui consistent à encourager le développement du transport fluvial de marchandises et les attentes des acteurs locaux de l'aménagement à développer sur leur territoire des activités valorisantes pour l'image de la ville.

De même, si l'enjeu de la disponibilité du foncier en bord à voie d'eau traduit bien les volontés politiques à l'échelle régionale, de développer le transport fluvial de marchandises, les problématiques à l'échelle locale, particulièrement l'inquiétude de la mono-activité d'une part, et les nuisances portuaires dans un contexte d'intégration au tissu urbain d'autre part, réduisent sensiblement la place conférée aux activités utilisatrices du fluvial.

Mots clés : aménagement, transport fluvial, apprentissages

## **Bibliographie / Bibliography**

ARGYRIS C., SCHÖN D.A., 2002, « Apprentissage organisationnel – Théorie, méthode, pratique », Traduction de la première édition américaine par Marianne Aussanaire et Pierre Garcia-Melgares, Ed. DeBoeck université.

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

DEBIZET G., GODIER P., 2015, sous la direction de, « Architecture et urbanismes durables. Modèles et savoirs », Cahier Ramau 7, éditions de la Villette, Paris/

POLANYI M., 1966, « The tacit dimension », Doubleday, Garden city, New York.

SCHÖN D.A., 1983, "The reflexive Practionner", Jossey-Bass Publishers, San Francisco.

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.