

# L'Escaut en devenir

## Artistes et chercheurs à la rencontre des professionnels du fluvial

**Travail et culture, une structure de recherche et d'animation au carrefour de la recherche ethnologique et de l'exploration par l'art, navigue depuis bientôt huit ans sur l'Escaut et ses rives. Les acteurs de la voie d'eau s'y retrouvent de manières inattendues.**

« **N**ous sommes partis de la proximité du projet Seine-Nord Europe. Nous voulions voir ce qui allait transformer la vie des communautés de travail sur le territoire de l'Escaut », rappelle Sukran Akinci, chef du projet « Escaut en devenir », une démarche qui entame sa troisième phase aujourd'hui, rebaptisée « Le fluvial en devenir ». Le projet est porté depuis 2009 par *Travail et culture*, une structure associative financée par le Conseil régional des Hauts de France, les Départements du Nord et du Pas-de-Calais et les collectivités territoriales et partenaires concernées par les projets de recherche. « *Le travail est culture* », posent ses fondateurs. Et de creuser ce thème en croisant les regards des chercheurs et des artistes sur le travail.

Le projet « Escaut en devenir » est soutenu par *Voies navigables de France / VNF*, les communautés d'agglomération de Valenciennes métropole et Portes du Hainaut et l'Union européenne. Il s'agit, pour les chercheurs de l'IFSTTAR<sup>(1)</sup> et du SPLOTT<sup>(2)</sup>, de rencontrer les acteurs de quatre « communautés » travaillant autour de l'axe fluvial scaldéen, en France dans une première phase, puis également en Belgique : la batellerie, VNF et les gestionnaires des voies hydrauliques belges, les travailleurs des ports fluviaux et les chargeurs. Ils « *reconstituent ainsi la chaîne de transport et de logistique* » et questionnent son devenir, explique S. Akinci.

Piment de la démarche, ces travailleurs rencontrent aussi des artistes de la scène qui

En 2014, le travail réalisé dans le cadre de la démarche « Escaut en devenir » avait abouti à la création de l'« Opéra Escaut », un « *opéra industriel au fil de l'eau* », dont les représentations avaient été données sur une péniche.



## Ludovic Vaillant : intégrer le fluvial dans les projets

Ludovic Vaillant a présenté le 28 septembre à Valenciennes, au cours de la manifestation « Le fluvial en devenir », une communication intitulée « L'aménagement des rives de l'Escaut, un long fleuve tranquille ? ». Ce directeur d'études au Cerema/Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement et l'aménagement Nord-Picardie anime notamment une équipe de recherche sur le transport fluvial dans une perspective d'aménagement du territoire.

« *L'Escaut structure le territoire depuis longtemps* », constate le chercheur. Pour tenter d'identifier acteurs et pratiques d'aménagement, l'équipe du Cerema observe l'activité plaisance à Valenciennes, le port de Saint-Saulve ou encore la ZAC des Pierres blanches de Denain, une zone d'activité liée à l'ancien site sidérurgique d'Usinor. Comment monter un projet pour cette ZAC qui fasse de la voie d'eau une réelle opportunité ? Autant Saint-Saulve est « *très orienté* », autant « *on voit mal comment la voie d'eau pourrait être intégrée au projet Pierres blanches* », s'inquiète L. Vaillant. Face à cette question, constate-t-il, « *les aménageurs semblent assez démunis* ».

Les exemples réussis existent pourtant dans les pays voisins. Mais « *l'effet frontière est encore assez marqué* », regrette L. Vaillant. Ainsi, les plates-formes de Vaulx, près de Tournai, et celle de Saint-Saulve se parlent peu. Il semble exister « *des problèmes de blocages entre les niveaux de décision* », avance-t-il. Hiérarchiser, « *structurer un réseau de plates-formes aurait du sens* ». Intégrer la logistique urbaine ? Oui, mais « *la relation entre fonctions urbaines n'est pas évidente*. Il manque un effort de synthèse », regrette le chercheur du Cerema.

A. S. ■

révèlent à leur manière leur histoire, leur présent et les questions qui les touchent. Le projet en a tiré un spectacle itinérant nommé « *Les voix de l'Escaut* ». Les acteurs du fluvial s'entendent ainsi parler par la voix des artistes. Cela n'allait pas de soi, même si aujourd'hui, raconte S. Akinci, une entreprise comme *Contargo* accueille assez volontiers les artistes, qui apprennent par exemple aux opérateurs portuaires à filmer leur propre travail.

### LE DOS TOURNÉ AU FLEUVE

La première phase franco-française a montré un rapport à l'Escaut « *paradoxal* », qualifie Nicolas Naudé, directeur de *Travail et culture* : un territoire qui tourne le dos au fleuve et parle de « *l'Escaut d'avant* », quand tout était mieux. En seconde phase, pendant trois ans, le foyer socio-culturel d'Antoing en Belgique, ville industrielle, pays de carrières et de cimentiers, a rejoint l'affaire. Ce travail a débouché sur un « Opéra industriel de péniche », avec musiciens et comédiens professionnels et amateurs. La péniche donnait ses spectacles sur le quai des chargeurs, dans une vision locale et lyrique - ou comment révéler, par exemple, que cette voie d'eau vit au cœur de la mondialisation, à l'instar des *Malteries franco-belges*, avec tant de langues et de nationalités, à terre comme à bord.

La troisième phase, le « Fluvial en devenir » a débuté par un événement, le 28 septembre dernier<sup>(1)</sup>, qui donnera lieu à restitution aux *Editions de la Contre-allée*. Les chercheurs ont présenté leurs travaux... et les Voix de l'Escaut ont retenti. Parmi les questions sur le devenir du fluvial, se pose celle du renouvellement humain de la batellerie.

Deux centres de formation belges, un wallon et un flamand, sont associés à la démarche. Proposer des formations pour attirer un public exogène au fluvial, organiser des événements avec la participation d'artistes, ces derniers en partie en résidence dans les entreprises, pourrait déclencher des vocations et susciter le moyen de les rendre fructueuses.

A. S. ■

(1) Institut français des sciences et technologies des transports, de l'aménagement et des réseaux ; un établissement public de recherche.

(2) Systèmes productifs, logistique, organisation des transports et travail ; un laboratoire de recherche membre de l'IFSTTAR.

(3) [www.travailletculture.org](http://www.travailletculture.org)



Photo Hémper - Paris de Paris

## Transport fluvial : des verrous culturels à faire sauter

**Le transport fluvial peut-il devenir compétitif ? C'est la question existentielle à laquelle ont tenté de répondre les intervenants du colloque « L'économie du fleuve », le 6 octobre à Rouen (\*)**

Le débat semble en tout cas passionner un nombre croissant d'acteurs économiques, vu le nombre important de participants. Valérie Fourneyron, députée de Seine-Maritime chargée de la mission parlementaire sur l'avenir des ports de l'axe Seine, l'a d'ailleurs bien souligné : « *Il y a quelques années, ce n'était pas imaginable de voir autant d'acteurs discuter d'économie fluviale* ».

François Philizot, délégué interministériel au développement de la vallée de la Seine, a de son côté reconnu que « *nous sommes sortis du dialogue qu'il fallait avoir sur les grands enjeux et sommes bel et bien dans la phase de réalisation* ». Autour de pléthoriques « *y-a qu'à, faut qu'on* » à propos d'offres multimodales à étendre ou d'indicateurs de performance à aiguïser, chacun a d'ailleurs pu témoigner qu'en matière de transport fluvial « *les choses bougent un peu plus* », notamment en matière d'amélioration des infrastructures ou de prise en compte d'autres critères que ceux strictement économiques.

### L'EXEMPLE WALLON À SUIVRE

Pour autant, le principal verrou pour rendre le transport fluvial français un tantinet plus compétitif que le routier semble bien culturel, comme l'a reconnu Laurent Foloppe, directeur de *Bolloré Logistics Le Havre* : « *Nous n'avons pas la culture du fluvial, contrairement à nos voisins belges. Au*

*Havre, seuls 8 % des flux de marchandises vers le marché intérieur se font en barges, contre 40 % au départ d'Anvers* ». Bernard Piette, directeur général de *Logistics in Wallonia*, est justement venu apporter son éclairage européen, en exhortant les participants à ne plus opposer routier et fluvial : « *Ce qui est important, c'est que tout le transport n'aille pas sur la route. Il faut parler complémentarité entre les modes de transport plutôt que mettre en compétition permanente la route et le fleuve* ». Et d'insister sur la façon de voir le dossier fluvial : « *Tout le monde se fiche des infrastructures. Ce qui compte, ce sont les services offerts et les coûts inhérents* ».

Plusieurs intervenants chargeurs et logisticiens ont par ailleurs fait leur mea culpa en reconnaissant ne pas utiliser suffisamment le fluvial pour leurs activités, avec des coûts trop élevés comme raison très fréquemment invoquée. Laurent Foloppe entretient malgré tout l'espoir d'un changement de mentalités, en prenant l'exemple de l'industrie du luxe et de divers autres secteurs du groupe *Bolloré*, pour lesquels la demande devient favorable au transport fluvial : « *Les appels d'offres sont de plus en plus nombreux, dans lesquels nos clients font passer le critère de l'empreinte environnementale avant celui du coût* ».

L. C. ■

(\*) Dans le cadre des Journées de la logistique, co-organisées par le réseau professionnel *Logistique Seine Normandie* et l'association *Normandie en Seine*.