

## «L'Escaut en devenir»? Les vraies potentialités?

Sur une péniche amarrée au quai de Contargo North France, terminal à conteneurs, rue du port fluvial à Bruay-sur-l'Escaut, Travail et culture (TEC/CRIAC), association soutenue par Valenciennes Métropole, l'IFSTTAR-SPLOT et la direction territoriale Nord-Picardie du CEREMA ont présenté la troisième phase d'un projet « l'Escaut en devenir ».

Par P. F. (CLP) | Publié le 03/10/2016



Le port fluvial de Valenciennes Métropole, appelé à accroître son activité avec l'arrivée du canal Seine-Nord.

Ce dernier a pour objectif de s'interroger sur les évolutions possibles ou potentielles du travail sur le territoire de l'Escaut, en prévision de l'ouverture prochaine du canal Seine/Nord Europe.

Dans le cadre de résidences, des équipes artistiques et scientifiques ont sillonné le territoire à la rencontre des différents acteurs tels les chargeurs, les prestataires, les bateliers eux-mêmes, les acteurs publics, des salariés œuvrant dans des entreprises en lien avec l'activité fluviale et des habitants des communes traversées par l'Escaut, dans la région mais également en Wallonie et en Flandre. Vidéastes, photographes, sociologues, économistes, chercheurs en ergonomie ou encore géographe sont venus présenter le fruit de leurs réflexions. Des thèmes ou interrogations, comme : quelle autonomie pour les grands entrepreneurs artisanaux du transport fluvial ? L'imprévu permanent ou la gestion au quotidien d'une chaîne logistique ou encore transporter les marchandises par voie d'eau, cela semble si simple...

## **interrogations et incertitudes**

Des échanges avec la salle, de nombreuses interrogations et incertitudes sont apparues. Quel véritable avenir pour la batellerie artisanale (et bien souvent familiale) qui va se voir contrainte d'investir dans des péniches plus performantes et adaptées (une péniche neuve et moderne peut valoir jusqu'à près de 2 M€) pour subsister, faire face à un réseau fluvial pas totalement adapté aux nouveaux besoins (gros tonnage industriel) et à une contrainte de meilleure productivité sans compter la concurrence étrangère qui paraît beaucoup mieux armée (le canal Seine/Nord source d'amélioration ?). Comme l'a évoqué l'un des auditeurs dans la salle, « *il faudra du temps encore mais la congestion du réseau routier au profit du ferroviaire et de la voie d'eau me paraît inéluctable, et c'est peu être une opportunité à saisir pour le fluvial* ».

## **réalité économique**

Des interrogations également sur le travail réalisé dans le domaine artistique et scientifique et sa confrontation avec la réalité économique des entreprises, sur la confidentialité qui demeure pour cette activité dont la part modale reste très faible. La vie du batelier, ses horaires de travail, bien souvent de 4 h à 23 h, face aux aléas du métier (pannes, retard de livraison, horaires d'écluse...) sa compatibilité avec les exigences des entreprises à terre (flux tendu, horaires contraints des salariés) et le coût de ce type de transport reste un écueil assez fort.

Cette présentation n'avait toutefois pas pour objet de faire le bilan sur l'avenir de la batellerie, comme l'on rappelé les organisateurs. Il s'agissait beaucoup plus de restituer le travail des artistes en résidence, qui interroge, interpelle et a permis aux différents acteurs du terrain de s'exprimer par l'image ou le reportage.