

QUELLES TRANSFORMATIONS  
DU MONDE DU TRAVAIL  
SUR LES RIVES DE L'ESCAUT ?

# LE FLUVIAL EN DEVENIR



# **LE FLUVIAL EN DEVENIR**

*Quelles transformations pour les territoires  
et quelles évolutions pour les populations  
des rives de l'Escaut ?*

**Cette conférence** s'est tenue le 15 octobre 2011 au foyer socioculturel d'Antoing. Elle a été initiée dans le cadre du projet culturel et artistique franco-wallon intitulé « L'Escaut en devenir ». Son objectif est de questionner les mutations du travail le long de l'Escaut en prévision de l'ouverture du Canal Seine-Nord Europe. Cette voie d'eau, si les engagements médiatiques du Grenelle de l'Environnement sont tenus, devrait relier la Seine à l'Escaut à l'horizon 2016-2017.

De nombreuses attentes et craintes émergent : elles concernent le territoire dans son ensemble, l'entreprise, la population, le transport fluvial et l'environnement.

Une conférence sur le transport fluvial et ses évolutions a semblé nécessaire à Travail et Culture (TEC / CRIAC), associée au foyer socioculturel d'Antoing pour que l'ensemble des acteurs concernés, de l'habitant à l' élu, du salarié au retraité, en passant par le chef d'entreprise et le syndicaliste du territoire de l'Escaut, puisse discuter des évolutions futures du fluvial et débattre ainsi des transformations de leur territoire.

# INTRODUCTION

**CORINNE BLANQUART**

*Directrice de recherches,*

*Directrice de l'Unité de Recherche Systèmes Productifs,*

*Logistique, Organisation des Transports*

*et Travail (SPLOTT)*

*IFSTTAR-SPLOTT*

**À l'heure où le financement du Canal Seine-Nord Europe** est à l'étude par une mission d'analyse et de propositions mise en place par le ministre des Transports, le colloque qui s'est tenu le 15 avril 2011 au foyer socioculturel d'Antoing dans le cadre du projet « L'Escaut en devenir » de l'association Travail et Culture, ouvre des perspectives intéressantes. Il pose notamment dans d'autres termes et de façon systémique la question du rôle des infrastructures fluviales en considérant conjointement différentes dimensions et échelles, de la plus macroscopique à la plus microscopique.

À l'échelle macroscopique, la question, certes ancienne, du rôle de ces infrastructures pour les territoires traversés, revêt une actualité nouvelle à l'aune du développement durable, de la problématique de l'emploi en Picardie et Nord – Pas-de-Calais et de la nécessaire hiérarchisation des projets d'infrastructures nouvelles dans un contexte de raréfaction des ressources budgétaires. Cette hiérarchisation, pour être objectivée, nécessite des méthodes d'évaluation des projets. Or, ces méthodologies d'évaluation restent à améliorer afin de tenir compte des territoires, jusqu'alors ignorés, ainsi que de l'ensemble des impacts environnementaux. Cet enjeu est aujourd'hui au cœur des travaux de la commission en charge de trier et de mettre en perspective les grandes infrastructures du SNIT (schéma national des infrastructures de transport). De même, si la mobilisation des acteurs et les

stratégies d'accompagnement semblent essentielles à la valorisation des investissements en infrastructures, il reste à trouver les moyens de coordonner des acteurs certes complémentaires mais souvent concurrents, à construire un projet de développement économique cohérent avec une telle infrastructure fluviale, et à structurer les aménagements complémentaires nécessaires tels, par exemple, un réseau de plates-formes logistiques. Si le projet de Canal Seine-Nord paraît titanesque, les projets qui lui sont associés ne le sont pas moins.

À l'échelle microscopique qui est celle des entreprises, le transport fluvial concerne à la fois les opérateurs de transport combiné et les entreprises qui peuvent envisager d'utiliser le mode fluvial pour transporter leurs marchandises. Mais le bilan environnemental du mode fluvial ne suffit pas à compenser la flexibilité du mode routier ni les coûts qu'engendrent les ruptures de charge. À cet égard, les rééquilibrages que permettrait l'internalisation des coûts externes du mode routier méritent l'analyse, analyse qui doit être menée à l'échelle internationale, tout comme les réflexions concernant l'harmonisation des aides au recours au mode non routier et aux transferts modaux qu'il implique, aide connue sous le nom de « coup de pince ». Mais au-delà, comment réapprendre à utiliser le mode fluvial après plus de cinquante ans d'hégémonie du mode routier et les routines développées en ce sens par les organisations logistiques et de transport ? Comment développer la connaissance du milieu de la batellerie par des entreprises qui perpétuent le plus souvent une histoire commune avec un transporteur ? Et pour les prestataires proposant jusqu'alors exclusivement du routier, l'intégration d'un maillon fluvial nécessite aussi de se confronter à ce milieu spécifique.

Ce milieu spécifique est celui des professionnels de la batellerie et de la voie d'eau, souvent invisibles et que les interventions donnent ici à voir. Ces professionnels sont aussi confrontés à de nombreux défis : le renouvellement des générations chez les artisans bateliers et surtout une concurrence croissante qui les oblige

à des investissements importants et / ou une situation de dépendance par rapport aux courtiers. D'autant que la pression des donneurs d'ordre est importante et que c'est aux professionnels de la batellerie ou de la manutention portuaire que revient la lourde tâche de gérer les aléas et d'assurer la continuité de la chaîne de transport. Pourtant, la coordination de l'ensemble des parties prenantes du transport fluvial, depuis l'artisan batelier jusqu'au courtier en passant par les entreprises de batellerie, semble essentielle pour assurer l'avenir social des métiers de la voie navigable.

# **LE CANAL SEINE-NORD**

## **& LES TERRITOIRES**

**ANIMATEUR : PHILIPPE RIGAUD**

*Direction régionale de l'environnement,  
de l'aménagement et du logement (DREAL)*

**GUY JOIGNAUX**

*Institut français des sciences et technologies des transports,  
de l'aménagement et des réseaux (IFSTTAR)*

**ALAIN LEFEBVRE**

*Port autonome du Centre et de l'Ouest (PACO),  
région wallonne*

**LUDOVIC VAILLANT**

*IFSTTAR*

**JEAN-MICHEL BAIJOT**

*Service public de Wallonie – direction générale  
opérationnelle mobilité et voies hydrauliques*

**MODÉRATEUR : MARC VANGEENDERHUYSEN**



*Quelles sont les conséquences de l'ouverture du canal Seine-Nord Europe sur les territoires ? La liaison Seine-Nord Europe reliera l'Escaut au bassin parisien et aux grands bassins fluviaux de l'Europe du Nord-Ouest. Comment et autour de quels enjeux structurer les stratégies d'accompagnement qui semblent indispensables à l'émergence d'effets positifs ?*

**ANIMATEUR : PHILIPPE RIGAUD**

Notre table ronde a pour objet les impacts de l'ouverture du canal Seine-Nord Europe sur les territoires traversés, aussi bien du côté français que du côté belge. Le canal Seine-Nord Europe est un canal de 106 km, situé intégralement sur le territoire français. Des projets infrastructurels sont cependant en cours des deux côtés de la frontière pour préparer son arrivée. Il s'agit notamment d'augmenter le gabarit et le tirant d'air des canaux qui seront connectés au canal Seine-Nord. Au-delà de ces investissements en infrastructures, on est amené à s'interroger sur les potentiels impacts que le projet aura sur la vie des territoires. Va-t-on se contenter de « regarder passer les péniches » ? Ou, au contraire, de nouvelles activités vont-elles se développer grâce à ce nouvel axe fluvial qui reliera le bassin de la Seine au bassin de l'Escaut et à l'ensemble des canaux qui irriguent les Pays-Bas, l'Allemagne et la Belgique ?

... / ...

## **Les effets des infrastructures à relativiser : l'importance des stratégies d'accompagnement**

**GUY JOIGNAUX**

Je dirige le centre de l'IFSTTAR de Lille, qui est spécialisé sur la problématique du ferroviaire et de la sécurité. Nous sommes amenés à travailler sur les relations entre les systèmes d'infrastructures de transport et le fonctionnement des territoires dans le cadre des études socio-économiques que nous réalisons. Ce travail donne lieu à des publications mais également à de la production normative car ces études socio-économiques ont pour finalité l'amélioration des conditions dans lesquelles se prennent les décisions pour des équipements qui coûtent en général relativement cher. Il est donc essentiel de comprendre à quoi ils vont servir et dans quelle mesure ils vont être réellement utiles, compte tenu de l'investissement consenti.

Mon propos portera sur la façon dont la question des effets des infrastructures peut être abordée. Tout d'abord, il convient de préciser que le terme « effets » n'est pas adapté. L'effet d'un cachet d'aspirine, par exemple, est de faire disparaître un mal de tête alors que la réalisation d'une infrastructure (tramway, canal, autoroute...) vise en premier lieu à résoudre un problème de transport. La question des effets n'est pas pour autant secondaire lorsqu'il s'agit d'une infrastructure. Il s'agit en particulier de se demander si les effets attendus vont être atteints et si oui, dans quelles conditions.

Il existe deux catégories d'approches des effets des infrastructures. La première est extrêmement classique. Elle sert principalement à décider s'il faut réaliser ou non un projet. Elle a été mise au point par des économistes au milieu du 19<sup>e</sup> siècle et a été mise en pratique à de nombreuses reprises. Il s'agit de la méthode coûts / avantages. Elle consiste à mesurer ce qui va être apporté par le projet en question en additionnant, d'un côté, tout ce qui va coûter et d'un

autre, tout ce que le projet est censé rapporter. Cette méthode nécessite donc de monétariser l'ensemble des effets que l'on souhaite prendre en compte – même si ces effets, pour le cas d'un canal, auront lieu dans 50 ans – ce qui est bien souvent délicat. Lorsque cette méthode permet de conclure que les avantages sont nettement supérieurs à ce que va coûter l'infrastructure, le projet peut être réalisé. Au contraire, il faut renoncer au projet lorsque les avantages apportés sont trop incertains. Cette méthode joue le rôle d'un outil d'aide à la décision.

La méthode coûts / avantages, bien qu'elle permette de mesurer les bénéfices obtenus par les collectivités, les entreprises, le concessionnaire, etc., ne permet pas de prévoir quelle sera la rentabilité économique des services apportés ni aux usagers des transports, ni aux acteurs du territoire qui bénéficieront de façon directe ou indirecte du projet. Cette question est pourtant essentielle pour les décideurs et les élus locaux. Ces derniers ont en effet besoin de connaître les retombées des projets d'infrastructure sur leurs territoires afin de justifier leur participation à l'investissement.

À cette fin, des enquêtes peuvent être réalisées, afin de mieux connaître les effets d'un projet sur un territoire. Ces effets diffèrent bien évidemment fortement en fonction du projet d'infrastructure dont il est question. Il est par exemple attendu qu'un projet de tramway améliore les conditions de mobilité à l'intérieur d'une agglomération ou entre différents bassins d'emploi. Ces considérations qualitatives échappent totalement à l'approche coûts / avantages car elles sont difficilement monétarisables. Elles sont pourtant très importantes pour les élus locaux et les usagers.

L'exemple du plan routier breton, décidé dans les années 1960 par le gouvernement, est également édifiant. Ce plan était destiné à équiper la région Bretagne, qui est assez vaste et qui a longtemps souffert d'un retard de développement et d'infrastructures routières dignes de ce nom. Ce plan routier a duré pendant de nombreuses années car il ne s'est achevé que dans les années 1990.

En parallèle, il a été décidé d'industrialiser la région Bretagne (agroalimentaire, usines de montage...). On a pu observer des effets conjoints entre les efforts réalisés sur l'infrastructure et le mouvement d'industrialisation qui s'est dessiné dans les années 1960-1970. Cet exemple montre qu'il peut y avoir une réelle interaction entre un plan de nature purement industrielle et un plan de nature infrastructurelle. Le plan routier breton a permis une meilleure circulation des transports à l'intérieur d'une région qui en avait besoin, tout comme elle avait besoin de davantage de contacts avec l'ensemble de la nation française. De nombreuses études a posteriori ont eu tendance à simplifier la situation en expliquant que le développement industriel de la Bretagne avait été impulsé par le plan routier breton. La réalité est plus complexe que cela.

J'aurais également pu parler du canal Albert en Belgique, qui est un magnifique exemple de développement d'un territoire grâce à la conjonction de la réalisation d'une infrastructure et d'une période historique de développement industriel. En revanche, l'achèvement de la construction du canal Dunkerque-Escaut a coïncidé avec la fermeture de la sidérurgie qu'il était censé devoir alimenter. Il est important de retenir que la réalisation d'une infrastructure n'est pas suivie automatiquement d'effets de développement sur les territoires traversés. Il est en effet nécessaire de mettre en œuvre des politiques d'accompagnement et de mobiliser les acteurs territoriaux et économiques pour faire en sorte qu'un projet d'infrastructure entraîne des retombées sur les territoires.

### **PHILIPPE RIGAUD**

Le rôle des parties prenantes semble donc crucial dans le cadre d'un projet d'infrastructure. Alain Lefebvre travaille au sein du Port autonome du Centre et de l'Ouest (PACO). Ce dernier est une émanation de l'administration wallonne et est en charge de l'aménagement et de l'exploitation des ports fluviaux sur le centre

et l'ouest de la Wallonie. Cette région a prévu de nombreux projets pour accompagner le canal Seine-Nord (quais fluviaux, sites multimodaux). Comment compte-elle tirer profit des effets du canal Seine-Nord pour mieux irriguer son territoire ?

### **Quelles stratégies en termes d'aménagement des zones portuaires ?**

#### **ALAIN LEFEBVRE**

La mission du PACO consiste à développer les infrastructures portuaires le long des 176 km de voies navigables dont nous sommes chargés. Lorsqu'un port cherche à établir une stratégie de développement, il doit prendre en compte un certain nombre de considérations techniques dont il est tributaire. Il doit, par exemple, raisonner son installation en fonction des possibilités le long de la voie navigable mais également en fonction de l'accessibilité du site (route, chemin de fer) et des zonages issus des politiques d'aménagement du territoire. Un port ne peut pas, en effet, s'installer dans une zone d'habitat ou au sein d'une zone verte. En outre, l'implantation d'un port doit se faire en fonction du tissu économique. Le tissu industriel du Hainaut, bien qu'il soit assez dispersé, est encore intéressant pour le développement portuaire. Par ailleurs, les outils portuaires doivent être adaptés non seulement pour tenir compte de la réalité actuelle mais également pour tenir compte des développements potentiels futurs.

Le PACO achève actuellement à Antoing la construction d'un quai qui sera en liaison directe avec le bassin carrier de la rive gauche de l'Escaut. Il s'agit d'un projet majeur pour la Wallonie picarde. Le port doit être considéré comme un outil à disposition de l'économie et du développement des territoires et non comme une fin en soi. La zone d'influence du PACO est vaste car elle constitue un passage obligé pour tous les bateaux qui vont du nord au sud et du sud au nord. Le canal Seine-Nord Europe représente à la fois une menace et une opportunité pour les territoires du PACO.

Ce canal se transformera en menace si nous ne faisons rien. Il peut cependant se transformer en opportunité si l'on tient compte des conséquences qu'il engendrera. À cette fin, la région wallonne et le PACO ont décidé de développer les infrastructures portuaires et d'améliorer la navigabilité des voies navigables. Il s'agit de proposer, lorsque cela est possible, un gabarit de 3 000 tonnes et a minima de 2 200 tonnes (ce gabarit correspondant à celui de l'ascenseur de Strépy).

Afin que nos territoires ne s'affaiblissent pas en termes d'attractivité, la région wallonne prend les mesures nécessaires en matière de navigabilité et le PACO développe des projets qui renforceront l'attractivité des zones d'activités économiques et attireront des entreprises intéressées par le processus de massification. La route restera cependant toujours incontournable car elle est nécessaire au pré-acheminement ou au post-acheminement.

Le PACO a fait le choix de dimensionner dès à présent l'ensemble de ces projets selon la logique Seine-Nord Europe afin de ne pas être obligé de réaliser des investissements complémentaires dans les années à venir et afin de permettre aux intercommunales d'attirer des opérateurs potentiels sur leur territoire. Il s'agit de mettre à la disposition des intercommunales de développement économique un maximum d'outils performants permettant de tirer profit des effets du canal Seine-Nord Europe. Malgré le potentiel du canal, il me semble improbable que l'ensemble des bateaux qui emprunteront le canal Seine-Nord Europe fassent tous 4 000 tonnes car ce gabarit nécessite soit un potentiel considérable de stockage, soit une consommation des marchandises très rapide, soit des capacités importantes de préfinancement de la marchandise. En cela, la politique adoptée par la région wallonne et le PACO me semble adéquate. Reste qu'il est délicat de prendre des décisions et de les mettre en œuvre sans être certains de leur succès. Il nous faut pourtant adopter ce tempo afin que notre action soit lisible pour les industriels et les

distributeurs européens. Les outils que nous sommes en train de mettre en place nous permettront de ne pas nous affaiblir par rapport aux grands ports maritimes voisins.

### **Structuration d'un réseau de plates-formes multimodales pour le développement de la logistique**

#### **LUDOVIC VAILLANT**

Le site Delta 3 de Dourges est une plate-forme multimodale française emblématique. La logistique présente des similitudes avec l'informatique car elle comporte à la fois du *hardware* et du *software*. Le *hardware* correspond aux différentes infrastructures qui composent la plate-forme : l'autoroute A1, le canal, la desserte par voie ferrée et un ensemble d'équipements portuaires (une zone de stockage, une zone d'activités logistiques...). Le site Delta 3 de Dourges permet de faire travailler environ 2 000 personnes. Certaines personnes disent que la logistique et les infrastructures génèrent des emplois. Cependant, ce n'est pas aussi simple. Le *software* renvoie aux métiers qui se servent des infrastructures (transporteurs, maintenance, douaniers, contrôles vétérinaires...) mais également aux métiers qui sont propres aux activités logistiques en entrepôts (assemblage, préparation de commandes...). Il est intéressant de savoir que dans ce monde où l'acte d'achat se fait de plus en plus vite (il est par exemple possible de commander sur Internet en un clic et d'être livré sous 48 h), il n'est pas impossible que les biens que nous achetons aient été transportés par une barge avançant à 10 km / h à un moment ou à un autre.

Une plate-forme ne peut exister sans être reliée à un grand port maritime. Le rôle du réseau de plates-formes consiste à permettre la performance économique des territoires en lien avec les ports dont ces territoires dépendent. Dans ce contexte d'échanges mondialisés, rappelons-nous que le transport maritime demeure le premier mode de transport à l'échelle planétaire. Il est notamment

le mode de transport privilégié pour les céréales, le pétrole et les minerais. Ces marchandises doivent parvenir aux ports où elles seront exportées ou quitter les ports où elles viennent d'être importées pour être amenées jusqu'au client final, ce qui nécessite d'importants transferts de marchandises entre les ports et leurs *hinterlands*. Le transport routier est très utilisé pour assurer ces transferts mais il arrive à saturation et doit être considéré de plus en plus en complémentarité avec les voies ferroviaires ou fluviales. Ces dernières constituent en effet l'un des modes de transport de l'avenir.

Compte tenu du coût de la rupture de charge, les plates-formes multimodales ne sont pertinentes que dans un rayon de 25-30 km. Au-delà de ce rayon, il est plus économique d'avoir directement recours au transport routier. L'aire d'influence des plates-formes multimodales étant réduite, il est intéressant de les développer en réseau afin de constituer un maillage pour être au plus près des clients. Les plates-formes multimodales sont semblables à une grande horlogerie bien rodée : des bateaux maritimes qui sillonnent les mers du monde et s'arrêtent dans des ports, des trains qui récupèrent cette marchandise pour l'amener jusqu'à l'intérieur des terres où elle sera prise en charge par un camion. Cette horlogerie est cependant perpétuellement en évolution au gré des contrats commerciaux et des stratégies propres aux acteurs des chaînes logistiques des activités des transporteurs. Les études socio-économiques estiment que le canal Seine-Nord générera à terme 10 000 emplois.

Concernant les plates-formes multimodales, il n'est pas possible de savoir à l'avance quelle sera la structuration qui leur correspondra le mieux. Cette structuration se fera au fur et à mesure, en fonction de l'appropriation du projet du canal Seine-Nord par les acteurs de la chaîne logistique.

### **PHILIPPE RIGAUD**

Il semble donc que ce soit le jeu des acteurs qui permettra de valoriser l'investissement sur le fluvial. Ces acteurs, qui sont à la



fois concurrents et complémentaires, ont donc un rôle très important en ce qui concerne le devenir de nos territoires.

### **Conséquences sur les territoires – impact patrimonial**

#### **JEAN-MICHEL BAIJOT**

Le dossier du canal Seine-Nord dépasse les aspects concurrentiels qui existent entre régions et représente un enjeu environnemental de report modal très important pour la qualité de vie des citoyens et pour notre planète. La direction des impacts économiques et environnementaux fait partie du département mobilité et voies hydrauliques. Cette direction est notamment en charge de l'exploitation du réseau voies navigables en Wallonie, et plus particulièrement de produire, accompagner et suivre les analyses socio-économiques et les analyses environnementales menées sur le territoire. Ces différentes études s'inscrivent généralement en amont des phases de chantier car elles servent de base pour organiser la concertation avec les acteurs du territoire sur les différentes options envisagées par l'autorité publique dans le cadre de ce grand plan d'investissement. Ces études sont indispensables car, en leur absence, il est fréquent de constater des incompréhensions de la part des populations et des élus locaux. La traduction de directives européennes dans les dispositions du code de l'environnement en Wallonie a permis d'imposer la réalisation d'évaluations environnementales stratégiques dès qu'il est question d'un investissement public de grande ampleur.

Le projet qui nous intéresse aujourd'hui, c'est-à-dire le projet Seine-Escaut, constitue le volet wallon d'un grand projet transfrontalier et concerne l'aménagement de la Lys mitoyenne à Comines, du Haut-Escaut (pont des Trous et barrage de Kain) et de la dorsale wallonne (le canal Pommerœul-Condé, le canal Nimy-Blaton, le canal du Centre et le canal Charleroi-Bruxelles). Ce projet représente un investissement considérable. Les régions concernées par

ce projet sont très variées et possèdent toutes des caractéristiques très spécifiques, ce qui nécessite préalablement l'évaluation des différentes solutions envisageables. Ce projet requiert une coordination entre la France et la Belgique. À cette fin, une commission intergouvernementale a été mise en place. Il s'agit d'une instance officielle et décisionnelle qui regroupe les représentants des régions wallonne et flamande, Voies navigables de France (VNF) et l'État français. Un groupement européen d'intérêt économique a également été créé. Ce dernier collabore très étroitement avec la commission intergouvernementale. Il est chargé d'assurer la coordination de la mise en œuvre du chantier et des études préalables. Chaque pays et chaque région apportent leur contribution à l'évaluation du dossier et à sa mise sur pied.

Les études environnementales stratégiques présentent un grand intérêt en ce qui concerne la concertation avec les différents acteurs. Elles comprennent plusieurs étapes dont l'établissement d'un rapport sur les incidences environnementales. Il s'agit d'un état des lieux des différents aspects qui seront impactés ou non par la réalisation des travaux (les eaux souterraines et de surface, la mobilité, la qualité de l'air, les vibrations, le paysage, l'aspect patrimonial). Ce dernier aspect est très important car les territoires ont souvent beaucoup investi dans la valorisation de leur patrimoine, ce qui a entraîné l'appropriation par les populations de ce patrimoine.

En Wallonie, on a constaté que les risques sur l'aspect patrimonial étaient relativement faibles sur l'ensemble du programme.

La traversée de Charleroi ne pose notamment pas de problèmes particuliers. Par ailleurs, les ascenseurs historiques qui se trouvent sur le canal du Centre ont été maintenus et remis en état. Ils resteront en activité dans le rôle touristique qui est le leur actuellement. Ils attirent de nombreux visiteurs tous les ans. En ce qui concerne l'Escaut, la traversée de Tournai représente un élément crucial. Elle est actuellement limitée en gabarit et

constitue un goulot d'étranglement dans le réseau. La voie d'eau constitue, d'un point de vue environnemental, un transport bien plus intéressant que la route, tant au niveau des émissions de CO<sub>2</sub> qu'au niveau des émissions de particules fines et des métaux lourds. La traversée de Tournai est délicate car il s'agit d'un périmètre d'intérêt culturel historique et esthétique. Cette ville a bénéficié d'importants investissements. C'est notamment le cas de la cathédrale, qui subit actuellement une rénovation d'envergure. Tous les aménagements de quais et de berges devront faire l'objet d'une attention particulière.

Le pont des Trous à Tournai figure parmi les vestiges de l'ancienne enceinte de la ville. Il s'agit d'un site classé, ce qui implique de respecter certaines règles. Le classement du pont des Trous est assez récent puisqu'il date de 1991. En outre, ce pont a subi d'importantes modifications suite à la seconde guerre mondiale.

Ses arches ont en effet été détruites dans les années 1940, puis reconstruites dans une configuration légèrement différente de ce qui préexistait. Par ailleurs, les alentours du pont des Trous sont également classés et constituent une zone de grand intérêt du point de vue archéologique. Il est fortement probable que cette zone devra faire l'objet d'autorisations et de fouilles, quelle que soit l'option d'aménagement qui sera choisie. Les services de l'archéologie devront être associés au projet, et ce dès la phase d'enquête publique.

L'étude de navigabilité sur l'Escaut a été réalisée il y a quelques années et portait notamment sur la traversée de Tournai. Cette dernière a été étudiée afin de permettre la cohérence du réseau et la mise en gabarit en classe 5A. Trois options ont été proposées dans cette étude :

- ne toucher qu'aux arches du pont des Trous, ce qui revient à agrandir l'écartement de l'axe central pour atteindre une largeur suffisante. Cette option implique de toucher à l'image même du pont.

Elle présente cependant l'avantage de ne pas entraîner de déplacement de terres et de remblais par rapport aux autres options. Par ailleurs, il est proposé dans cette option de conserver l'aspect d'ogive du pont.

- contourner le pont grâce à un court contournement. Une telle option entraînerait la modification du tracé de l'Escaut et affecterait les quais à proximité du pont des Trous alors que ceux-ci sont classés. La réalisation d'un contournement court conduirait en outre à obtenir un pont qui donnerait, d'une part, sur une rive et d'autre part, sur une île artificielle créée par les travaux, ce qui générerait des modifications importantes au niveau de la circulation. Elle nécessiterait par ailleurs de raboter en partie les quais pour garantir une largeur suffisante pour le passage des bateaux dans ce contournement. Les déblais issus de tels travaux seraient de l'ordre de 170 000 m<sup>3</sup>. La réalisation d'un détournement conduirait également à détruire les vestiges historiques situés le long des quais de manière irrémédiable.

- contourner le pont grâce à un contournement plus long. Cette option aurait des conséquences assez similaires à celle de l'option du contournement court. Elle conduirait cependant à une destruction plus importante de l'environnement et à d'importantes modifications du paysage. Ce contournement permettrait en revanche de ne pas toucher au pont des Trous.

La question qu'il convient désormais de se poser est la suivante : est-ce qu'une structure qui est en place depuis seulement 1947 constitue un élément figé dans le paysage ? Les contournements représentent en termes d'investissements publics des sommes deux à trois fois plus importantes, voire plus, que les sommes nécessaires à la modification des arches. Le contexte économique dans lequel nous sommes actuellement nous incite à utiliser les deniers publics avec la plus grande parcimonie, tout en recherchant des effets positifs sur l'environ-

nement et l'économie des régions concernées. La traversée de Tournai nécessite également des aménagements au niveau du pont de Pont-à-pont. Ce dernier étant bien plus récent que le pont des Trous, il ne constitue pas en tant que tel un patrimoine exceptionnel. Sa modification entraînerait cependant d'importantes perturbations au niveau de la circulation durant la période de réalisation des travaux. Ce pont constitue en effet un axe routier majeur pour l'entrée dans le centre-ville de Tournai.

Les enquêtes publiques relatives au plan Seine-Escaut ont été achevées. Elles ont été réalisées en Wallonie ainsi que dans les communes françaises et flamandes concernées. Elles ont permis de recueillir les remarques des instances communales, des citoyens, des associations... Ces remarques ont été centralisées pour être analysées puis présentées au gouvernement wallon. Ce dernier sera alors libre d'approuver le rapport qui lui sera remis en toute connaissance de cause et en tenant compte de l'avis des citoyens et des acteurs économiques, ce qui est essentiel. Le projet Seine-Nord repose sur la mise en commun des ressources et sur l'écoute des citoyens. Cette façon de procéder permettra de faire en sorte que le projet Seine-Nord apporte à la société ce qui est attendu de lui : le renforcement de l'utilisation de la voie d'eau pour les transports.

### **PHILIPPE RIGAUD**

Des enquêtes publiques sont également prévues du côté français, et ce notamment pour le canal Condé-Pommerœul. Par ailleurs, l'étude environnementale stratégique du plan wallon Seine-Escaut est accessible sur le site Internet du service public de Wallonie et également sur le site Internet de la DREAL, selon les souhaits du préfet. Il est en effet essentiel que les impacts environnementaux et patrimoniaux soient portés à la connaissance de la population.

## Synthèse des interventions

### MARC VANGEENDERHUYSEN

Guy Joignaux est parti de la méthode coûts / avantages, qui ne tient compte que de catégories économiques, pour nous expliquer qu'il était nécessaire de prendre en compte les retombées sur les populations des territoires traversés et des avantages qualitatifs que représentaient le projet. Guy Joignaux a prêché en faveur du développement conjoint de plans industriels et de plans infrastructuraux (cf. l'exemple du développement de la région Bretagne). Il a insisté sur le fait que cette interaction ne se fait pas de manière automatique et qu'elle nécessiterait la mise en œuvre de stratégies et la mobilisation d'un certain nombre d'acteurs.

Alain Lefebvre nous a parlé des infrastructures portuaires le long des voies fluviales. Ce sont selon ses mots des « outils mis à disposition du développement économique ». Lorsque l'on installe ce type d'infrastructures, il faut tenir compte de la zone d'installation mais aussi du tissu industriel des territoires situés à proximité. Le canal Seine-Nord Europe peut constituer une menace si rien n'est fait (l'attractivité des territoires risque de s'affaiblir) et une opportunité si des aménagements sont réalisés (notamment des aménagements permettant d'améliorer la navigabilité). Il est donc important qu'une collaboration se crée entre la région wallonne et les intercommunales.

Ludovic Vaillant nous a expliqué qu'une plate-forme multimodale était une combinaison entre du *hardware* (les équipements) et du *software* (les métiers) et pouvait générer un nombre important d'emplois. Il a par ailleurs insisté sur le fait qu'il était essentiel que les plates-formes multimodales travaillent en réseau car le secteur du transport multimodal est en perpétuelle évolution.

Jean-Michel Baijot a insisté sur les incidences environnementales et patrimoniales du projet Seine-Escaut Est. Des enquêtes publiques ont été réalisées dans ce cadre et le gouvernement wallon tiendra compte de toutes les remarques formulées par les citoyens.

## **Échanges**

### **DE LA SALLE**

Il y a 50 ans, lorsque l'Escaut était encore « un ruisseau », il était délicat de faire naviguer des péniches de 250 tonnes. L'Escaut est aujourd'hui un moyen de transport moderne qui permet le transit de péniches dont la capacité de charge est cinq fois plus grande que ce qu'elle était il y a 50 ans. Il s'agit désormais de faire des études d'impact sur l'environnement afin de pouvoir faire naviguer des péniches de 3 000 tonnes sur l'Escaut. Quand nous arrêterons-nous ? Envisagerons-nous dans 50 ans d'amener l'Escaut à une capacité de transport encore plus importante afin de pouvoir faire passer des péniches de 10 000 tonnes sous le pont des Trous ? Ces aménagements ont des conséquences sur l'environnement mais aussi sur la qualité de vie des personnes qui habitent à proximité des voies d'eau. Auparavant, Antoing possédait de nombreux petits commerces à proximité du port. Désormais, on ne s'arrête plus à Antoing.

### **GUY JOIGNAUX**

L'augmentation des capacités de charge est l'une des conséquences de la logique économique prédominante. Je ne connais pas les moyens qui permettraient de freiner ce mouvement.

### **DE LA SALLE**

La plate-forme de Dourges est présentée comme un succès. Il faut cependant rappeler que 80 % des marchandises qui transi-

tent par cette plate-forme sont transportées par camion. Le lobby fluvial aura-t-il suffisamment de puissance pour contrecarrer les lobbies pétrolier et automobile ?

Il est estimé que le canal Seine-Nord Europe générera 10 000 emplois. Connaît-on le nombre d'emplois qui seront détruits par ce projet ?

L'érosion est très importante sur la partie wallonne de l'Escaut, ce qui fait qu'en France, VNF est incapable de garantir une profondeur de 3,80 m sur toute la largeur du canal. Il lui est en effet seulement possible de garantir un chenal. Ce problème sera-t-il bientôt résolu ?

### LUDOVIC VAILLANT

Les logisticiens et les chargeurs ont construit leur organisation depuis 50 ans autour du transport routier. Pour que les modes alternatifs et massifiés que sont la voie d'eau et le chemin de fer se développent davantage, il faut collectivement réapprendre à les utiliser. La plate-forme de Dourges a d'ailleurs la possibilité d'accueillir davantage de trains et de barges en son sein. Certains acteurs économiques ont fait le choix de réapprendre à utiliser la voie d'eau. Il s'agit notamment de Leroy Merlin et de Décathlon. Ils ont tout de même besoin d'utiliser des camions car le fluvial ne permet pas de desservir l'ensemble des lieux de consommation.

Concernant les emplois, la question est celle de la focale avec laquelle on observe. D'un point de vue local, on peut dire que la plate-forme de Dourges a créé 2 000 emplois puisque ces 2 000 emplois n'existaient pas auparavant. Cependant, lorsque l'on se place à un niveau supérieur d'analyse, on se rend compte que ces emplois étaient auparavant au sein des industries et entreprises locales. Cette nouvelle organisation a permis des économies d'échelle et probablement des pertes d'emplois.

Indéniablement, les infrastructures de transport peuvent aussi contribuer à la délocalisation de certaines activités.



## **DE LA SALLE**

Au lieu de concentrer un million de m<sup>2</sup> sur une zone, on aurait pu faire 10 zones de 100 000 m<sup>2</sup> sur le territoire.

On aurait pu faire des hubs plus petits et alimenter davantage de territoires.

## **JEAN-MICHEL BAIJOT**

Le transport routier est le mode de transport le plus flexible et le plus rapide. En cela, il constitue pour les logisticiens le mode de transport le plus efficace, bien qu'il soit parfois confronté aux problèmes de congestion. En outre, l'image environnementale des camions s'améliore : ils consomment moins et leurs émissions de particules sont de plus en plus faibles. L'internalisation des coûts externes, qui consiste à modifier les systèmes de contribution de l'utilisation des différents modes de transport, permettrait de favoriser des modes de transport écologique (voie d'eau, chemin de fer). Les Pays-Bas ont envisagé de mettre en place un système basé sur l'internalisation des coûts de transport mais ils y ont renoncé.

## **ALAIN LEFEBVRE**

Il est vrai que des boues wallonnes envasent une partie du canal de l'Escaut en France. La remise en état de l'Escaut est en cours grâce à un accord passé entre la région wallonne et la France.

Les zones multimodales nécessitent une certaine massification pour que leur fonctionnement soit optimal. Un terminal ne peut en effet être rentable que s'il gère une masse suffisamment importante au niveau du terminal lui-même, mais également au niveau des lignes de transport. En outre, pour être attractif, un terminal doit être capable de proposer une certaine fréquence (deux à trois départs de bateau par semaine) et plusieurs destinations. La multiplication des zones multimodales aurait un effet négatif sur la rentabilité de l'ensemble des zones multimodales, ce qui risquerait d'entraîner un report modal vers le transport routier.

**DE LA SALLE**

Comment faire pour éviter que le ravinage du sol entraîne l'apport de centaines de millions de tonnes d'alluvions dans l'Escaut ?

**JEAN-MICHEL BAIJOT**

Les techniques de cultures agricoles ont une part de responsabilité dans les problèmes de ravinage que l'on observe en Wallonie. Il ne faut cependant pas jeter la pierre aux agriculteurs. Le problème du dragage est désormais pris à bras-le-corps en Wallonie. Le gouvernement wallon a notamment attribué un budget de 15 millions d'euros afin que les dragages prioritaires soient réalisés.

# LE CANAL SEINE-NORD

## & LES ENTREPRISES

**ANIMATEUR : DANNY DECKERS**

*Clodico — cabinet de consultance logistique (Logistics and Distribution Consultancy Kapellen / Anvers)*

**GILBERT BREDEL**

*Groupe Contargo, Conteneurs combinés Escaut services (CCES)*

**PAUL SCOLAS**

*Sucrierie d'Antoing*

**MODÉRATEUR : MARC VANGEENDERHUYSEN**

*Aujourd'hui, le mode routier capte l'essentiel du trafic de marchandises et semble parfaitement adapté à l'organisation des entreprises. Le mode fluvial peut-il, et à quelles conditions, représenter une véritable alternative au transport routier, notamment pour les moyennes et longues distances ?*

**ANIMATEUR : DANNY DECKERS**

Le canal Seine-Nord permettra de solutionner les problèmes de transport qui existent aujourd'hui, de la même façon que le canal Albert et le canal Escaut-Rhin l'ont fait.

Ces infrastructures sont importantes car la première – créée en 1939 – permet le transport d'environ 33 millions de tonnes par an alors que la seconde – créée en 1975 – permet le transport d'environ 69 millions de tonnes par an.

Le canal Escaut-Rhin a vu le jour après quelques années de discussion avec nos voisins hollandais car ces derniers souhaitaient protéger leur économie. Il accueille des bateaux qui font jusqu'à 135 m de longueur. Il me semble que le canal Seine-Nord Europe aura la même vocation que les deux canaux cités.

Pour Gand, ce canal sera un grand cadeau car les bateaux qui transportent du vrac, et donc pas de containers, ne souffriront pas du manque de tirant d'air sous les ponts.

La massification est nécessaire et de nombreux dossiers très spécifiques se développent sur ce thème. On peut par exemple citer le transfert du canal Albert à Beverdonk près de l'autoroute E313 en provenance de l'Allemagne. Ce projet consiste à transporter les containers par voie fluviale, après avoir été déchargés des camions, pour les 40 derniers kilomètres de leur voyage.

Le transferium est un hub à courte distance qui permet aux chauffeurs de ne pas avoir à attendre et de pouvoir travailler sur le terminal maritime à leur convenance, même la nuit. Organiser le travail pour le déchargement d'une barge est plus facile que de décharger des centaines de camions qui arrivent sans pré-annonce au cours de la journée.

Donnons désormais la parole aux entreprises pour connaître leur avis sur le canal Seine-Nord Europe.

### **La nécessité de structurer une offre logistique**

#### **GILBERT BREDEL**

CCES est établi à Pouvry, près de Valenciennes. Nous sommes le premier opérateur de transport combiné de conteneurs du Nord – Pas de Calais et nous gérons environ 30 000 conteneurs tous les ans. Nous allons fêter les 15 ans de l'entreprise dans quelques mois. Nous avons été pionniers du transport de conteneurs sur le Valenciennois en fluvial. Nous possédons en propre deux terminaux sur le Valenciennois : l'un à Saint-Saulve et l'autre à Prouvy. Par ailleurs, nous sommes actionnaires de la plate-forme de Dourges. CCES représente aujourd'hui 13 emplois directs et une trentaine d'emplois indirects. Ces emplois indirects correspondent principalement aux artisans qui manœuvrent les bateaux dont nous avons besoin et aux routiers auxquels nous faisons appel. On ne peut pas, en effet, se passer du maillon routier, même si certains de nos clients sont également nos voisins. CCES appartient au groupe Contargo, qui est récemment devenu le premier opérateur de transport combiné fluvial en Europe. Contargo réalise essentiellement son chiffre d'affaires sur le Rhin.

L'enjeu du canal Seine-Nord Europe est de deux ordres pour CCES. Il nous permettra de développer notre activité vers la région parisienne – dont le potentiel est très important – et vers

le Hainaut et le Valenciennois. Il s'agit en effet de ne pas se contenter de regarder passer les barges sur le canal Seine-Nord. Il faut en tirer des avantages au niveau local. Cette volonté renvoie à une question qui a déjà été abordée à plusieurs reprises lors de cette rencontre et qui est celle des infrastructures. L'offre de transport combiné se structure en fonction des besoins des clients et de leur localisation géographique. Cette offre se doit d'être compétitive par rapport au transport routier, ce qui n'est pas évident sur des distances courtes, voire très courtes. Or, seulement 150 km séparent Anvers du Valenciennois, et Rotterdam est situé à uniquement à 250 km du Valenciennois. À titre de comparaison, les bateaux qui réalisent le transport de marchandises sur le Rhin font en général des trajets compris entre 200 et 600 km. Il faut donc que ces infrastructures soient performantes afin d'obtenir un coût le plus faible possible. Le succès limité de Dourges par rapport au transport fluvial s'explique par le fait que les bateaux qui y transitent ne sont pas encore suffisamment longs et larges pour pouvoir transporter un maximum de conteneurs.

Nous sommes actuellement confrontés à des limitations de gabarit sur l'Escaut. Ces limitations portent à la fois sur la hauteur des bateaux et sur leur largeur. De nombreux ponts sur les parties wallonnes et françaises de l'Escaut sont trop bas pour permettre le passage de bateaux transportant trois couches de conteneurs. Certains sont même trop bas pour laisser passer des bateaux transportant deux couches de conteneurs vides. Ces contraintes de hauteur posent problème lorsqu'il s'agit de trouver un nouveau bateau. Nous sommes, par exemple, en train de chercher un bateau supplémentaire depuis trois mois. Nous recherchons un bateau adapté dont les dimensions et les capacités de ballastage lui permettent de passer sous les ponts. La hauteur des ponts est un aspect très limitant. Ce problème se rencontrera également lorsque le canal Seine-Nord aura été réalisé car bien que celui-ci soit très large et très haut, les canaux avec lesquels il communiquera

ne le seront pas. Le canal Seine-Nord Europe sera tel un gros tuyau relié par deux petits tuyaux. Par ailleurs, le pont des Troues nous fait perdre 30 % de capacité à cause de sa trop faible largeur. La capacité perdue à cause de l'impossibilité de transporter une troisième couche étant également de 30 %, le potentiel d'augmentation de la productivité sur l'Escaut est grand. Il est de l'ordre de 70 %, ce qui laisse a priori entrevoir un avenir brillant pour l'Escaut.

Notre position dans le Valenciennois est aujourd'hui quelque peu particulière puisque nous sommes amenés à refuser des clients pour le transport fluvial. Nous manquons en effet de place, même si le terminal de Saint-Saulve permet de renforcer les capacités du terminal à Prouvy, qui est en mesure de stocker un millier de conteneurs. Actuellement, la demande sur le marché du transport combiné dépasse les capacités des opérateurs. Si elle est amenée à croître dans les années qui viennent, les infrastructures devront être adaptées. Il est malheureux que nous manquions de place dans nos terminaux alors que les clients qui font le choix du transport combiné, et notamment via le fluvial, sont de plus en plus nombreux. Les entreprises du Nord - Pas de Calais sont notamment de plus en plus nombreuses à être intéressées par le fluvial. Par ailleurs, nous avons des clients dans l'agroalimentaire, l'industrie automobile ou la grande distribution qui se fixent des objectifs de transport fluvial. Ces objectifs sont plus ou moins ambitieux en fonction des clients. Un de nos clients, un grand nom de la distribution d'articles de sport, s'est par exemple fixé l'objectif de réserver 80 % de son trafic en fluvial à l'axe sur lequel nous travaillons. Si un autre de nos clients nous propose un contrat de cette envergure, il ne nous sera pas possible d'accéder à sa demande car nous n'en avons pas les capacités. Il est possible de multiplier le nombre de barges mais la surface de notre terminal n'est pas extensible.

Pour que le transport fluvial se développe, il faut que le calendrier lié aux projets d'infrastructures et celui relatif à la demande du marché, encouragée par les pouvoirs publics, concordent. En outre, pour rendre le fluvial plus attractif, il est nécessaire de disposer de voies d'eau suffisamment larges et de ponts suffisamment hauts. Lorsque l'on ne peut satisfaire un client pour des raisons techniques alors qu'il a la volonté de faire, il risque de renoncer à son projet et revenir définitivement à la route. Les infrastructures sont un sujet fondamental dans la structuration des offres de services. L'exemple de Dourges est en cela intéressant. En effet, les entrepôts qui sont sur cette plate-forme sont majoritairement livrés par camions, et non par barges, à cause de problèmes d'infrastructures. L'accès fluvial à la plate-forme de Dourges ne permet pas d'avoir recours à des bateaux suffisamment gros pour réduire le coût unitaire de transport fluvial. La taille du tuyau fluvial qui alimente Dourges est trop faible par rapport à la distance qui sépare Dourges d'Anvers et de Rotterdam. La situation est différente à Valenciennes car les infrastructures de ce site permettent d'avoir recours à des bateaux plus gros. En outre, notre fréquence est plus élevée. Il est ainsi plus intéressant pour les clients de décharger les conteneurs des barges à Valenciennes et de les livrer par camion à Dourges que d'aller directement en bateau avec des barges à Dourges.

L'amélioration des infrastructures dans le Nord – Pas de Calais est nécessaire. Il faut profiter de l'appel d'air créé par le canal Seine-Nord pour offrir au marché ce qu'il attend et pour répondre à la demande d'un certain nombre de clients. Le développement des infrastructures du Nord – Pas de Calais attirera de nouvelles implantations et générera par conséquent des emplois. Cette région présente un avantage non négligeable par rapport à d'autres régions françaises : son tissu industriel génère du trafic à la fois en exportation et en importation, ce qui permet d'équilibrer les flux qui transitent par voie fluviale et de limiter les transports de conteneurs vides. Ce facteur est essentiel car la



pérennité des services est liée à la fréquence et à l'équilibre des flux entre les imports et les exports. La multiplication du nombre de plates-formes doit être évitée. En effet, chaque plate-forme a besoin d'une masse critique pour proposer à ses clients des fréquences intéressantes et pour être compétitif par rapport à la route. En outre, des équipements tels qu'un portique à conteneur, qui coûte environ 3 millions d'euros, nécessitent un certain nombre de manutentions pour être rentabilisés.

### **Le fluvial, un choix impossible**

#### **PAUL SCOLAS**

La société pour laquelle je travaille est installée à Fontenoy depuis 1993. L'expérience que nous avons eue du transport fluvial en 2008 nous incite à penser que ce mode de transport ne convient pas à notre société. Un rappel de l'histoire de la sucrerie d'Antoing est nécessaire pour comprendre la démarche que nous avons engagée il y a trois ans. La sucrerie d'Antoing est restée indépendante pendant 12 années. Ses approvisionnements provenaient des territoires situés dans un rayon de 20 km. En 2004, la direction de l'entreprise a fait le choix d'augmenter les capacités de la sucrerie et de se rapprocher d'autres entreprises qui avaient des sucreries proches. L'entreprise Iscal Sugar est issue de ce rapprochement. Elle comprenait en 2004 quatre sociétés :

- l'une à Frasnès à 20 km d'ici
- l'une à Furnes, sur la côte, près de La Panne
- l'une à Moerbeke, près de la frontière néerlandaise.

Suite aux trois restructurations d'Iscal Sugar, la direction a décidé de ne conserver que l'entreprise de Fontenoy. Or, cette dernière se trouve excentrée par rapport à la zone d'approvisionnement. Cette zone part d'Anvers, passe à l'ouest de Bruxelles, par Enghien et se termine à Péruwelz. En 2008, il a fallu s'organiser afin que la sucrerie de Fontenoy soit en mesure de traiter la

plupart des betteraves qui étaient autrefois traitées par les quatre usines et de les transporter sur des distances qui atteignaient parfois 120 à 130 km. Nous étions en outre confrontés à des contraintes réglementaires fortes et à un problème de stockage de matière première pendant le week-end. Le transport fluvial a retenu notre attention notamment parce qu'il constituait en quelque sorte un stockage flottant. La direction de la sucrerie a choisi de ne pas travailler avec les ports de Gand ou d'Anvers parce que leurs contraintes étaient trop importantes du point de vue de l'utilisation du personnel et du matériel. Elle a préféré travailler avec une entreprise néerlandaise située à Sluiskil, sur l'Escaut. Cette entreprise disposait d'un quai particulier et permettait de remplir toutes les obligations réglementaires qui nous étaient imposées. Nous avons effectué le transport de betteraves sur l'Escaut pendant toute la durée de la campagne betteravière, c'est-à-dire une douzaine de semaines.

À l'issue de cette période, nous avons dressé le bilan de l'expérience. En termes environnementaux, le transport fluvial est très intéressant. Le transport mixte route-fleuve consomme en effet moins de fioul que le transport routier. Le premier coûte 2,10 euros par tonne de marchandise transportée alors que le second coûte 3,70 euros par tonne transportée. Cependant, ce rapport s'inverse lorsque l'on s'intéresse aux coûts globaux. Le transport mixte coûte 11,80 euros par tonne transportée alors que le second coûte seulement 9,67 euros par tonne transportée. Cette différence s'explique par les nombreuses ruptures de charge engendrées par le transport mixte. Il est en effet nécessaire de faire un premier chargement du champ de betteraves dans un véhicule, puis un second du véhicule au bateau. Une fois le bateau arrivé à destination, il faut le décharger pour mettre la marchandise dans un véhicule qui devra également être déchargé à la sucrerie.

Par ailleurs, nous devons respecter certains accords passés avec les agriculteurs et le transport fluvial rend difficile le respect

de ces accords. Comme nous achetons du sucre et non de la betterave aux agriculteurs, nous devons faire un prélèvement à la sucrerie afin de mesurer le taux de sucre des betteraves. Nous ne disposions cependant pas de sonde sur le quai de Sluiskil en 2008 pour réaliser ces prélèvements afin que les betteraves ne soient pas mélangées. En outre, le grand nombre de lieux de chargement complique notre travail. Nous devons en effet assurer le transport des betteraves de quelques 3 000 agriculteurs, sachant que chacun d'entre eux possède entre une et trois parcelles de betteraves. Enfin, nous sommes également en charge du transport des sous-produits de la betterave : les pulpes. Ces dernières sont retournées aux producteurs de betteraves car elles sont destinées à l'alimentation animale. Contrairement à la betterave – qui peut se conserver longtemps – les pulpes ne se conservent qu'une journée, ce qui nécessite un transport très rapide. Le transport fluvial ne convient donc pas pour le transport de ces pulpes.

Nous aurions peut-être pu faire preuve de davantage d'imagination et de créativité lors de cette expérience fluviale. Cependant, je ne connais pas de sucreries – à l'exception d'usines dans les Pays-Bas – qui possèdent les infrastructures nécessaires pour recevoir des betteraves directement en usine par bateau.

## **Synthèse des interventions**

### **MARC VANGEENDERHUYSEN**

Gilbert Bredel a expliqué que le développement de l'offre de transport combiné dépend de l'existence d'infrastructures performantes et a fait allusion à la limitation de gabarit à cause de la hauteur des ponts ou de la largeur des voies d'eau. Il a également démontré que le potentiel de développement du transport fluvial est important car la demande ne fait qu'augmenter. Enfin, il a souligné l'importance de l'équilibre entre les flux d'importation et ceux d'exportation.

Paul Scolas, après avoir fait l'historique d'Iscal Sugar, a expliqué que le transport fluvial est intéressant du point de vue de la consommation énergétique mais qu'à cause de trop nombreuses ruptures de charge, ce mode de transport ne convient pas pour la sucrerie d'Antoing. Par ailleurs, cette incompatibilité entre transport du sucre et transport fluvial se justifie également par le fait que le transport du sucre implique de nombreux lieux de chargement et un transport retour de la pulpe vers les agriculteurs qui doit se faire assez rapidement.

## **Échanges**

### **DE LA SALLE**

Iscal Sugar compte-elle réaliser de nouveau une telle expérience en se servant de la nouvelle plate-forme de conteneurs ? Les ruptures de charge seraient moins importantes grâce à cette plate-forme. Par ailleurs, il me semble qu'il doit être possible de réaliser les prélèvements dans les conteneurs.

### **PAUL SCOLAS**

Il serait en effet intéressant de réaliser une étude en tenant compte de cette plate-forme de conteneurs. Une telle option nécessiterait que la sucrerie s'équipe afin de pouvoir vidanger les conteneurs. Il me semble cependant difficile de convaincre la direction d'Iscal Sugar de combiner deux modes de réception (les camions pour les courtes distances et les conteneurs) au sein d'une même usine. L'intérêt du transport par conteneur dépend en outre de la densité des matières premières par zone. Or, la densité au nord du pays est relativement peu importante.

### **DE LA SALLE**

Je crains que la construction du canal Seine-Nord n'entraîne pas une diminution des coûts du transport des marchandises par

voie navigable. Les bateaux qui naviguent aujourd'hui sur l'Escaut coûtent environ 1 million d'euros d'occasion et sont généralement exploités par un couple, les femmes n'étant bien souvent pas rémunérées. Les bateaux qui navigueront demain sur le canal Seine-Nord Europe mesureront 110 m de long, voire 135 m, et coûteront environ 4 millions d'euros. En outre, ils nécessiteront la mobilisation de quatre bateliers. Cela générera une très forte augmentation des coûts.

### **GILBERT BREDEL**

CCES s'intéresse davantage aux coûts ramenés au conteneur transporté qu'aux valeurs d'achat et d'affrètement. Nous avons quelques idées des prix qui correspondent à des bateaux de plus grande capacité car nous avons quelques bateaux en propriété propre sur le Rhin qui mesurent 135 m de long et 17 m de large.

Les contrats que nous établissons avec les bateliers qui travaillent pour CCES sont des contrats d'un an renouvelables. Ils permettent aux bateliers de travailler 48 semaines par an. Cette garantie leur permet d'investir dans leur matériel lorsque cela est nécessaire. Sur les huit bateaux avec lesquels nous avons un contrat en cours, cinq d'entre eux travaillent avec CCES depuis plus de sept ans.

### **DE LA SALLE**

Pourquoi CCES n'a-t-elle pas des bateaux en propriété propre avec des salariés à bord ?

### **GILBERT BREDEL**

La CCES jouit ainsi d'une plus grande flexibilité. Cette flexibilité est nécessaire car le marché du transport fluvial est très volatile, tant en volumes qu'en destinations. Nous avons par exemple subi entre 2008 et 2009 une baisse de 25 % alors qu'entre 2010 et 2011, nous avons connu une augmentation du trafic de 25 %. En outre, nous avons des priorités d'investissements autres dans le Nord - Pas de Calais (portiques, terminaux, châssis...).

## PAUL SCOLAS

En principe, les sucreries peuvent en effet s'établir au bord des mers. Dans les faits, cela est difficile en Europe car ces usines sont liées par l'histoire aux territoires où elles sont implantées. En outre, les accords passés entre les fabricants de sucre pour se partager les terrains doivent être respectés.

## DE LA SALLE

Il existe différents types de bateaux :

- les bateaux de type Freycinet avec une capacité de 350 tonnes ou de 700-800 tonnes lorsque deux barges sont collées l'une à l'autre ;
- les bateaux qui mesurent entre 80 et 90 m et dont la capacité est de 1 100 tonnes. Ils nécessitent un équipage de deux personnes ;
- des bateaux dont les gabarits sont encore plus importants (on peut aller jusqu'à 4 500 tonnes) et qui nécessitent par conséquent un équipage plus nombreux.

Chaque type de bateau représente une forme d'économie de transport différente. Il me semble qu'actuellement, les futurs utilisateurs du canal Seine-Nord sont davantage intéressés par des lots de 1 000 tonnes que par des lots de 4 500 tonnes.

Il est aujourd'hui essentiel que les industries et les utilisateurs de la voie d'eau qui ont recours au transport fluvial en vrac puissent être bord à voie d'eau. L'exemple de la sucrerie d'Antoing que Paul Scolas a développé montre que si cette usine avait été implantée bord à voie d'eau, il n'y aurait pas eu de rupture de charge finale et cela aurait sûrement permis de faire en sorte que le coût final soit acceptable. Il est nécessaire de faire de la logistique sur la voie d'eau, ce qui nécessite de destiner du foncier bord à voie d'eau pour l'implantation des entreprises et des industriels. Ces derniers devront s'engager en termes de tonnages par la voie d'eau afin de pouvoir s'implanter sur ces localisations stratégiques.

Je tiens à féliciter la sucrerie d'Antoing pour avoir osé l'expérience qu'ils ont menée, d'autant plus qu'ils étaient confrontés à deux ruptures de charge. Rares sont les entreprises qui osent faire ce qu'ils ont fait. J'aimerais savoir si Paul Scolas et ses collègues ont une vision sur l'évolution des coûts de transport de leur entreprise à moyen terme et à long terme. Quels seront les effets d'une potentielle écotaxe en Belgique ? De l'évolution du coût du gasoil ? Se pose en outre la question de l'articulation entre le transport de vrac et le transport par conteneurs.

### **PAUL SCOLAS**

À titre personnel, j'estime qu'en tant qu'acteurs économiques, nous nous permettons un certain nombre de facéties dans de nombreux domaines parce que l'énergie n'est pas suffisamment chère. Puisque c'est l'économie qui guide nos choix, il est probable que nous réfléchirons de façon collective à des modes de transport alternatifs uniquement lorsque le coût du transport routier sera trop onéreux.

Par ailleurs, il est important de ne pas considérer le sucre comme un produit banal. Il s'agit en effet d'un produit agroalimentaire qui nécessite de respecter un certain nombre d'exigences. Il s'agirait de savoir si un transport par conteneur permettrait de faire face à ces différentes exigences.

### **GILBERT BREDEL**

Le transport combiné continental sera toujours moins performant que le transport combiné maritime car il génère deux ruptures de charge importantes : l'une lors de l'enlèvement et l'autre lors de la livraison. Ce problème se retrouve également lorsqu'il s'agit de transport combiné ferroviaire. En outre, pour que le transport combiné continental soit intéressant, il faut veiller à ce que les flux soient équilibrés, le transport de conteneurs vides ayant un coût. Il me semble donc que le transport

de sucre par conteneur soit techniquement possible mais économiquement difficile, même s'il permet d'émettre moins de gaz à effet de serre.



**Jacques Jouet** est un auteur oulipien dont on peut découvrir l'univers au travers de ses nombreux romans, nouvelles, textes de théâtre, essais et prochainement un opéra où l'Escaut et ses métiers seront à l'oeuvre.

Depuis 2010, invité par Travail et Culture, Jacques Jouet sillonne le territoire de l'Escaut de Valenciennes à Anvers et de Tournai à Bouchain, de commune en commune, d'entreprise en entreprise, il rencontre des salariés et habitants du territoire de l'Escaut, c'est ainsi qu'il a écrit *Éclusiers & Mariniers*.

*\* Le pantoum est une forme fixe de poème dont la progression lente et par répétitions m'a paru propice à rendre compte de ce qui se passe sur le canal, ici un fleuve canalisé, l'Escaut. JACQUES JOUET*

# ÉCLUSIERS & MARINIERS, Pantoum \*

C'est droit devant, la plupart du temps, la perspective  
sur l'Escaut (mais tout autre canal) comment se perdre ?  
en face, on est assis aussi mais plus immobile  
c'est l'écluse, les boutons d'ouverture des portes

sur l'Escaut (mais tout autre canal) comment se perdre ?  
sauf brouillard ou sauf à se perdre intérieurement  
c'est l'écluse, les boutons d'ouverture des portes  
demandent une pression du doigt et du regard

sauf brouillard ou sauf à se perdre intérieurement  
mais justement pas, les mariniers sont sédentaires  
demandent une pression du doigt et du regard  
l'oreille aussi active avec tous les téléphones

mais justement pas, les mariniers sont sédentaires  
tout en se déplaçant, c'est assez paradoxal  
l'oreille aussi active avec tous les téléphones  
le montant qui s'annonce et les avalants pas moins

tout en se déplaçant, c'est assez paradoxal  
la maison est du bateau, bouge en stabilité  
le montant qui s'annonce et les avalants pas moins  
les premiers seront les premiers ; derniers : mécontents

la maison est du bateau, bouge en stabilité  
l'appartement chaud muché sous la timonerie  
les premiers seront les premiers ; derniers : mécontents  
on se regarde en chiens de faïence ou bienveillance

l'appartement chaud muché sous la timonerie  
avec la soupe et le café, les photos au mur  
on se regarde en chiens de faïence ou bienveillance  
selon les jours, l'humeur et l'économie du temps

avec la soupe et le café, les photos au mur  
qui sont principalement des photos de bateaux  
selon les jours, l'humeur et l'économie du temps  
l'éclusier s'ennuie ou ne voit pas passer les heures

qui sont principalement des photos de bateaux  
des photos du bateau d'active à moins qu'un ancien  
l'éclusier s'ennuie ou ne voit pas passer les heures  
il répond au bateau qui s'annonce : « c'est pour vous »

des photos du bateau d'active à moins qu'un ancien  
Freycinet eût été sujet de carte postale  
il répond au montant qui s'annonce : « c'est pour vous  
la bassinée prochaine » et là, il fait un heureux

Freycinet eût été sujet de carte postale  
ou d'un Maigret, *Le Charretier de la « Providence »*  
la bassinée prochaine » et là, il fait un heureux  
« avant vous, deux avalants » là, ça donne un grincheux

ou d'un Maigret, *Le Charretier de la « Providence »*  
depuis le banc de quart, l'invention du paysage  
« avant vous, deux avalants » là, ça donne un grincheux  
rarement, mais ça peut arriver, un bagarreur

depuis le banc de quart, l'invention du paysage  
est la bonne action permanente des bateliers  
rarement, mais ça peut arriver, un bagarreur  
puisque les éclusiers ont du temps à prodiguer

c'est la bonne action permanente d'un batelier  
que d'être une alternative à quarante camions  
puisque les éclusiers ont du temps à prodiguer  
faire bien son métier signifiera être juste

que d'être une alternative à quarante camions  
en remplissant la barge de ferraille ou gravier  
faire bien son métier signifiera être juste  
peser le temps des autres est chose délicate

en remplissant la barge de ferraille ou gravier  
de conteneurs superposés rationnellement  
peser le temps des autres est chose délicate  
on ne pourra pas faire que ce soit anodin

de conteneurs superposés rationnellement  
et gorgés de biens dont nul ne voit forme et couleur  
on ne pourra pas faire que ce soit anodin  
sauf si l'avenir automatise les écluses

et gorgés de biens dont nul ne voit forme et couleur  
le bateau est si lent qu'un canal s'est étendu  
sauf si l'avenir automatise les écluses  
sachant qu'on ne peut rien contre la géographie

le bateau est si lent qu'un canal s'est étendu  
sous lui, parfaitement dépendu, utile au monde  
sachant qu'on ne peut rien contre la géographie  
et contre les courbes de niveau même invisibles

sous lui, parfaitement dépendu, utile au monde  
à qui porte des rêves modestes de voyages  
et contre les courbes de niveau même invisibles  
l'ingénieur a depuis belle lurette inventé

à qui porte des rêves modestes de voyages  
pour les deux époux qui travaillent au coude à coude  
l'ingénieur a depuis belle lurette inventé  
l'ascenseur à bateaux, le plan incliné, l'écluse

pour les deux époux qui travaillent au coude à coude  
dans une maison de poupée cosy, plafond bas  
l'ascenseur à bateaux, le plan incliné, l'écluse  
dont le portier se sent comme un passeur solennel

dans une maison de poupée cosy, plafond bas  
le ciel permanent n'est-il pas un second plafond ?  
dont le portier se sent comme un passeur solennel  
autre chose qu'un don de tampon sur formulaire

le ciel permanent n'est-il pas un second plafond ?  
vu de la timonerie ou du plat-bord avant  
autre chose qu'un don de tampon sur formulaire  
un œil sur le bief amont et l'autre sur l'aval

vu de la timonerie ou du plat-bord avant  
au moment d'amarrer, le geste de la corde  
un œil sur le bief amont et l'autre sur l'aval  
un regard sur les portes et le niveau de l'eau

au moment d'amarrer, le geste de la corde  
la corde en main est au repos, le jeu du lasso  
un regard sur les portes et le niveau de l'eau  
entretenir « son » écluse et l'écluse est publique

la corde en main est au repos, le jeu du lasso  
lancé au bon moment avant le nœud de serrage  
entretenir « son » écluse et l'écluse est publique  
l'écluse est privatisable mais chose commune

lancé au bon moment avant le nœud de serrage  
épargne la coque, épargne la maçonnerie  
l'écluse est privatisable mais chose commune  
en ce temps sale où il faudrait tout privatiser

épargne la coque, épargne la maçonnerie  
ne va pas au talus, ne viens pas cogner les portes  
en ce temps sale où il faudrait tout privatiser  
pourvu que « les marchés » ne prennent pas le dessus

ne va pas au talus, ne viens pas cogner les portes  
le bateau est gagne-pain, maison et jouet d'adulte  
pourvu que « les marchés » ne prennent pas le dessus  
apprendre que les canaux un tantinet s'envasent

le bateau est gagne-pain, maison et jouet d'adulte  
on le lave au savon, on l'entretient, le bichonne  
apprendre que les canaux un tantinet s'envasent  
boues, alluvions, saloperies, qui paiera la drague ?

on le lave au savon, on l'entretient, le bichonne  
on le fait réviser une fois tous les cinq ans  
boues, alluvions, saloperies, qui paiera la drague ?  
au travail, l'échange se calcifie, on est seul

on le fait réviser une fois tous les cinq ans  
dans un chantier naval près de Gand ou à Antoing  
au travail, l'échange se calcifie, on est seul  
de plus en plus souvent, raréfaction des échanges

dans un chantier naval près de Gand ou à Antoing  
car il est beaucoup d'activités bord à canal  
de plus en plus souvent, raréfaction des échanges  
une porte est bloquée ? il faut régler ça soi-même

car il est beaucoup d'activités bord à canal  
tiens, le bateau magasin, le Captain Neptunia  
une porte est bloquée ? il faut régler ça soi-même  
à la gaffe, dégager une bassine, un tronc

tiens, le bateau magasin, le Captain Neptunia  
eau, gaz, fioul et tout cela dont on se ravitaille  
à la gaffe, dégager une bassine, un tronc  
un cadavre ? appeler les plongeurs et les gendarmes

eau, gaz, fioul et tout cela dont on se ravitaille  
quand on a la flemme de soulever la voiture  
un cadavre ? appeler les plongeurs et les gendarmes  
suicides de l'hiver ou crimes en toute saison

quand on a la flemme de soulever la voiture  
avec la grue de bord utile à cela d'abord  
suicides de l'hiver ou crimes en toute saison  
comme si le canal était un cousin du Styx

avec la grue de bord utile à cela d'abord  
la faire décoller avant le plancher des vaches  
comme si le canal était un cousin du Styx  
austère, impressionnant, rigoureux et sans relief

la faire décoller avant le plancher des vaches  
en avant dans le décor et vers la liberté  
austère, impressionnant, rigoureux et sans relief  
et dont le cerbère n'est autre qu'un cormoran

en avant vers le décor et dans la liberté  
les riverains actifs, le palonnier (grue et pince)  
et dont le cerbère n'est autre qu'un cormoran  
fatal aux yeux des pêcheurs du fait de son menu



les riverains actifs, le palonnier (grue et pince)  
les recycleurs et la plateforme trimodale  
fatal aux yeux des pêcheurs du fait de son menu  
les poissons mis à l'eau à grands frais par les pêcheurs

les recycleurs et la plateforme trimodale  
grutiers à conteneurs et chalumeurs de ferrailles  
les poissons mis à l'eau à grands frais par les pêcheurs  
pour le jeu de les en retirer un peu plus tard

grutiers à conteneurs et chalumeurs de ferrailles  
débarasseurs musclés des sables de fonderie  
pour le jeu de les en retirer un peu plus tard  
l'éclusier, je parie, sait bien où est le poisson

débarasseurs musclés des sables de fonderie  
contrôleurs attentifs de toutes toxicités  
l'éclusier, je parie, sait bien où est le poisson  
autour de son domaine et de ceux où il remplace

contrôleurs attentifs de toutes toxicités  
des mots du jargon : le « process » de fabrication  
autour de son domaine et de ceux où il remplace  
un collègue à l'occasion et c'est toujours possible

des mots du jargon : le « process » de fabrication  
« l'organisation de la composante client »  
un collègue à l'occasion et c'est toujours possible  
et la rencontre, elle n'aura lieu qu'in absentia

« l'organisation de la composante client »  
jargon managérial contre langue du métier  
et la rencontre, elle n'aura lieu qu'in absentia  
en deux astreintes qui sont payées en heur's sup's

jargon managérial contre langue du métier  
« le bâtiment des suies » et « l'évaluation des cendres »  
entre deux astreintes qui sont payées en heur's sup's  
c'est là la moderne malédiction du travail

« le bâtiment des suies » et « l'évaluation des cendres »  
« permis de feu requis pour tous travaux par points chauds »  
c'est là la moderne malédiction du travail  
que la tension des flux vécue dans la solitude

« permis de feu requis pour tous travaux par points chauds »  
« Centre d'optimisation de la production : COP »  
que la tension des flux vécue dans la solitude  
pourtant les deux professions sont interdépendantes

« Centre d'optimisation de la production : COP »  
l'éclusier dit : « faire marinier, moi ? vous êt's dingue ! »  
pourtant les deux professions sont interdépendantes  
le marinier : « moi faire éclusier ? mais vous êt's fou ! »

l'éclusier dit : « faire marinier, moi ? vous êt's dingue ! »  
le bateau courbe la tête, sa timonerie.  
le marinier : « moi faire éclusier ? mais vous êt's fou ! »  
on se courbe encor sur le cahier de l'éclusier

**Merci à** Dany & Alinca Vannarien (bateau Koala),  
Marie-Paule et Claude De Rick (bateau Le Risque),  
Jacques Delhay (bateau Esmeralda),  
Noëlla et Guy Monchablon (bateau Manou),  
Adolphe Kestelyn, Jean-Pierre Rembaut  
et Claude Lefevre (Captain Neptunia d'Antoing),  
Stéphane Koziol (écluse de Valenciennes),  
Michel Pruvost (écluse de Trith-Saint-Léger),  
Sylvain Direz et Christophe Guny (écluse de Fresnes-sur-Escaut),  
Patrick Dellebare (VNF Voies navigables de France),  
Michel Tellier (Holcim),  
Grégory Michaux (Contargo / CCES),  
Francis Alglave (GDE / SNT),  
Olivia Levasseur et Patrice Deremièrè  
(centrale thermique de Bouchain),  
Damien Duquenne et Gabriel Bisiaux (gendarmerie fluviale),  
Joël Falce et Bruno Malpièce (Malteries franco-belges)

le bateau courbe la tête, sa timonerie.  
en passant sous les ponts, tirant d'air, fourches caudines  
on se courbe encor sur le cahier de l'éclusier  
écrase des tampons sur la feuille de passage

en passant sous les ponts, tirant d'air, fourches caudines  
marinier à son compte, marinier salarié  
écrase des tampons sur la feuille de passage  
l'éclusier est salarié et souvent syndiqué

marinier à son compte, marinier salarié  
le petit doit devenir gros et compétitif  
l'éclusier est salarié et souvent syndiqué  
et la grève est toujours synonyme de barrage

le petit doit devenir gros et compétitif  
la « glissoire » est le bout de bois entre écluse et coque  
et la grève est toujours synonyme de barrage  
qu'est-ce que nous prépare le canal Seine-Nord ?

la « glissoire » est le bout de bois entre écluse et coque  
et c'est aussi le nom d'un essai de syndicat  
qu'est-ce que nous prépare le canal Seine-Nord ?  
grand gabarit pour des montagnes de conteneurs

et c'est aussi le nom d'un essai de syndicat  
ici, on est assis aussi mais moins immobile  
grand gabarit pour des montagnes de conteneurs  
c'est de ce côté, dans tous les cas, la perspective.

# **LE CANAL SEINE-NORD**

## **& LES MÉTIERS DE LA BATELLERIE**

### **ET DE LA MANUTENTION**

**ANIMATEUR : REINHARD GRESSEL**

*IFSTTAR (Institut français des sciences et technologies  
des transports, de l'aménagement des réseaux)*

**CHARLOTTE PAUL**

*IFSTTAR*

**ANNIE CAILLIEZ**

*Chambre nationale de la batellerie artisanale (CNBA)*

**DIDIER CARPENTIER**

*Chambre nationale de la batellerie artisanale (CNBA)*

**PASCAL ROLAND**

*Syndicaliste belge, « Notre droit – Ons Recht »*

**JACQUES DELHAY**

*Syndicaliste français, La Glissoire*

**MODÉRATEUR : MARC VANGEENDERHUYSEN**

*Le transport fluvial emploie une main-d'oeuvre spécifique qui joue un rôle essentiel dans les possibilités de son développement. Ce dernier repose sur les bateliers, profession tiraillée entre tradition et modernité, mais aussi sur l'activité des opérateurs en charge de réaliser physiquement le transfert du fluvial vers le routier ou le ferroviaire. Comment les métiers vont-ils évoluer et comment les accompagner au mieux dans le développement du transport fluvial ?*

**ANIMATEUR : REINHARD GRESSEL**

Notre table ronde concerne les métiers de la batellerie et de la manutention, mais aussi les autres métiers en lien avec la voie d'eau. Il s'agit d'étudier les intersections qui existent entre le transport et le travail. Il me semble nécessaire de ne pas oublier les professionnels responsables de la voie d'eau qui sont en situation de prendre des décisions. Ainsi, je milite pour que des études soient réalisées sur les responsables d'entrepôts et les responsables de la logistique dans les entreprises de production et de fabrication afin de savoir, d'un point de vue sociologique, comment leur jugement se forme. Il n'est en effet pas évident que les décisions qu'ils prennent s'expliquent uniquement d'un point de vue économique.

La voie d'eau est une structure artificielle : elle n'existe pas en elle-même sans l'action des agents de la gestion hydraulique. La voie d'eau a notamment constamment besoin d'être remplie et entretenue. Par ailleurs, il faut également veiller à ce qu'elle ne déborde pas. Les fleuves apparaissent pour beaucoup de personnes comme des lieux bucoliques où il fait bon flâner. Il ne faut cependant pas oublier que ce sont des infrastructures qui comportent un grand nombre d'ouvrages d'art dont la présence est nécessaire pour le bon fonctionnement du réseau. Ces ouvrages d'art sont des biefs, des écluses, des ponts, des tunnels, des barrages, des ouvrages de décharge... Les voies d'eau

ne sont pas remplies d'eau d'emblée mais grâce à un système complexe de petites rigoles et de petits étangs de captage. Ces systèmes de soutien d'étiage permettent de recueillir l'eau lors des périodes de fortes pluies pour éviter les inondations et restituent ces volumes d'eau à des périodes où le niveau d'eau doit être soutenu. Enfin, la voie d'eau n'est pas uniquement une voie de transport. Elle répond à d'autres besoins : production d'eau potable, production d'énergie, refroidissement d'installations industrielles...

Les agents qui assurent le bon fonctionnement de la voie d'eau en France sont les agents de VNF et des services de navigation des différents bassins. Ils sont au nombre de 4 800, ce qui représente une population assez importante rapportée à la population batelière. Ces agents sont notamment des éclusiers. Ils sont également chargés de réaliser des mesures batimétriques et / ou de s'occuper de la qualité de l'eau. Ils sont en quelque sorte des cantonniers de l'eau. Certains sont chargés de mettre en place des barrages à aiguilles (c'est-à-dire un barrage constitué de planches ou de gros madriers et qui peuvent faire plusieurs dizaines, voire parfois quelques centaines de mètres). Cette opération peut prendre quelques jours et est souvent réalisée dans des endroits stratégiques pour le fonctionnement de la voie d'eau mais difficilement maîtrisables. Il n'est pas toujours possible d'automatiser ce type de travaux, qui permettent de réguler finement le réseau hydraulique.

L'exposé de Charlotte Paul traite de la batellerie artisanale. La tendance du transport fluvial à la massification des flux ne doit pas faire disparaître les offres d'approvisionnement proposées par la batellerie traditionnelle entre autres car celle-ci permet de livrer les marchandises plus loin dans les terres. La batellerie artisanale permet en effet un fonctionnement plus capillaire que ce que proposent les bateaux dont les gabarits sont plus importants.

## La batellerie traditionnelle

### CHARLOTTE PAUL

Je réalise ma thèse en sociologie du travail depuis un an au sein de l'IFSTTAR au laboratoire SPLOTT. Mes recherches s'articulent autour de trois principaux axes :

- les différentes voies d'accès à la profession. Il s'agit de s'intéresser à la façon dont on devient batelier. On constate en particulier qu'il existe une forte reproduction sociale au sein du groupe car il est fréquent que les bateliers soient des fils de bateliers. On observe cependant l'arrivée de nouveaux entrants non issus du milieu fluvial, appelés « les gens d'à terre ». Il s'agit de déterminer comment ils arrivent à intégrer ce milieu professionnel.

- l'exercice de l'activité batelière. Il s'agit de comprendre le travail effectué par les bateliers et de s'intéresser à leurs conditions de travail. Les artisans doivent en effet adopter une organisation du travail spécifique à leur situation (en fonction de la distance parcourue, du bassin, du type de marchandise transportée...). Par ailleurs, l'exercice du travail de batelier ne réside pas uniquement dans la navigation. Il faut également prendre en compte les temps de chargement et de déchargement, d'entretien, et de l'activité commerciale liée au transport fluvial.

- les représentations et la culture batelière. Il s'agit de déterminer quels sont les types de relations qui sont nouées au sein du groupe. De par leur statut professionnel et le contexte concurrentiel dans lequel ils évoluent, les artisans bateliers sont à la fois indépendants et isolés. Ils conservent néanmoins une culture commune. On peut par exemple observer un fort sentiment d'appartenance et certaines formes de solidarité entre eux.

On parle actuellement d'un nouvel essor du secteur fluvial puisque le trafic fluvial a augmenté d'environ 10 % en dix ans. Cette augmentation est due en partie à la diversification du trafic (transport à la fois de conteneurs, de matières dangereuses...).



L'ouverture du futur canal Seine-Nord devrait entraîner le doublement des trafics fluviaux et créer environ 6 000 postes. Le canal va en outre permettre à la concurrence étrangère d'accéder au marché national. Pour relever ces futurs défis économiques, le groupe professionnel des artisans bateliers rencontre une difficulté principale : le renouvellement des générations. On estime en effet qu'environ un tiers de la population batelière partira à la retraite dans les cinq prochaines années. Afin de mieux comprendre comment la profession des bateliers est structurée, je vous propose de dresser l'état des lieux de sa situation.

L'artisan batelier reste l'acteur incontournable du transport fluvial de marchandises en France puisque les entreprises artisanales représentent 95 % des entreprises. La flotte artisanale comporte environ 1 000 bateaux, ce qui représente 70 % de la flotte disponible. La Chambre nationale de la batellerie artisanale (CNBA) comptabilisait, en 2009, 1 050 chefs d'entreprises. Par ailleurs, plus de la moitié des artisans bateliers travaillent sur des bateaux de petit gabarit (il s'agit des Freycinet qui mesurent 38 m et dont la capacité est de 350 tonnes). Seulement 15 % des bateliers travaillent sur des bateaux pouvant charger plus de 1 000 tonnes car un bateau de ce gabarit coûte très cher et en France, les banques prêtent difficilement aux bateliers. La France ne construit plus de bateaux neufs et les deux tiers de la flotte française datent des années 1970. Ces chiffres montrent que la batellerie artisanale conserve une place prépondérante dans le secteur du transport fluvial, que ce soit en effectifs ou en nombre d'entreprises. Elle réalise cependant seulement un tiers du chiffre d'affaires total.

Le groupe des artisans bateliers se définit par une culture commune et une transmission de savoirs, de savoir-faire, de manières de vivre et de valeurs entre générations. Il possède ses propres institutions, dont la CNBA, et la Glissoire, qui est un syndicat. Même si ce groupe est assez hétérogène, il est caractérisé

par un ensemble de traits sociaux communs qui montrent ces récentes évolutions.

La population artisanale est dite vieillissante. D'après la CNBA, l'âge moyen de la population est de 46 ans et 60 % des bateliers ont entre 41 et 60 ans. Parallèlement, on constate que la population des moins de 31 ans a quadruplé en cinq ans, ce qui est positif pour le renouvellement de ce groupe professionnel.

Le mode de transmission des savoirs est majoritairement traditionnel et familial car les enfants de bateliers grandissent sur le bateau, qui est alors à la fois le lieu de la sphère privée et de la sphère professionnelle. Cette superposition facilite l'apprentissage des gestes professionnels dès le plus jeune âge. On s'aperçoit cependant que ce mode de formation tend à se réduire de plus en plus car les voies d'accès à la profession s'élargissent. Les enseignants des différentes institutions de formation dédiées estiment en effet qu'il y a entre un tiers et deux tiers des élèves qui viennent désormais « d'à terre ». On assiste parallèlement à un accroissement du niveau de qualification. Une mention complémentaire de navigation fluviale a par exemple été créée en 2003 et un bac professionnel devrait être prêt à la rentrée 2012.

La place de la femme au sein du groupe professionnel est bien souvent centrale. Les artisans travaillent en général en famille. La femme prend en charge l'économie domestique et familiale mais intervient également pour les manœuvres. Elle semble indispensable à la bonne marche de l'entreprise mais elle a souvent été peu reconnue. Différentes mesures ont été mises en place ces dernières années pour contrer ce phénomène. Le conjoint du chef d'entreprise est notamment obligé d'opter pour un statut depuis 2005 (conjoint collaborateur, conjoint salarié ou conjoint associé). Ces statuts permettent entre autres aux femmes de bénéficier d'une retraite. Malgré cette loi, une partie des femmes ne se déclare toujours pas car la cotisation à l'assurance, obligatoire depuis 2007, représente parfois un coût trop important à

supporter pour le couple de mariniers. L'arrivée des nouvelles entrantes dans la profession et les actions des différentes associations de bateliers (association familiale de la batellerie, association des vagues de femmes batelières...) contribuent à ce que la place de la femme soit mieux reconnue au sein de la batellerie.

Un certain nombre d'évolutions ont eu lieu au sein du groupe depuis 10 ans, c'est-à-dire depuis la suppression du tour de rôle. Ce système consistait à répartir, lors d'une bourse d'affrètement, les voyages entre bateliers à des prix fixés au préalable, selon l'ordre chronologique des bateaux disponibles après leur déchargement. Ces bourses d'affrètement constituaient des lieux d'échanges pour les bateliers. Elles permettaient la transmission des savoirs professionnels, l'échange de bons tuyaux, d'informations privées (annonce de décès, de baptêmes...) et d'informations commerciales. La suppression du tour de rôle a entraîné la disparition de ces espaces de sociabilité. On constate désormais l'émergence de nouveaux espaces de sociabilité et de communication grâce à Internet. Il existe par exemple de nombreux blogs dédiés à la profession ainsi que des forums dédiés à la batellerie. Les bateliers investissent par ailleurs les réseaux sociaux, dont Facebook. Les institutions de transport fluvial (VNF, la Glissoire...) ont compris l'importance d'Internet car elles mettent en place des forums de discussion permettant d'échanger sur les difficultés de navigation. Ces nouvelles pratiques contribuent à renforcer l'identité professionnelle et la culture du groupe des bateliers. Grâce à ces échanges, leur isolement est moins fort. Bien que les bourses d'affrètement aient disparu, certains espaces physiques de convivialité existent toujours. Il s'agit des fêtes traditionnelles de la batellerie. Lors des pardons ont lieu notamment la bénédiction des bateaux et des concours de pavoisement. Ces événements contribuent au renforcement des liens familiaux et amicaux au sein de la batellerie.

La libéralisation du transport fluvial a entraîné l'émergence de nouvelles pratiques professionnelles. Cette libéralisation fait que les bateliers sont désormais en concurrence et doivent rechercher leurs voyages par eux-mêmes. Étant encore peu formés au rouage de l'économie, ils se tournent généralement vers des courtiers. Par ailleurs, même s'ils semblent ne pas mettre en œuvre de réelle stratégie commerciale, ils ont toujours su s'adapter et moderniser leur matériel en conséquence. Pour cela, une partie d'entre eux a investi dans des bateaux de gabarit plus important en vue de l'ouverture du canal Seine-Nord. Ces bateaux sont de type automoteur rhénan et peuvent contenir entre 1 000 et 4 000 tonnes. En outre, l'électronique embarquée semble incontournable aujourd'hui. L'Europe incite notamment vivement les navigants à s'équiper du système d'identification automatique (Automatic Identification System – AIS). Ce système permet d'échanger des informations entre bateaux dans une zone donnée. Il est ainsi possible de connaître la nature de la marchandise transportée, la direction empruntée et le nom des bateaux présents dans un périmètre donné. La libéralisation du transport fluvial incite les bateliers à mettre en œuvre des logiques entrepreneuriales. Elle peut toutefois entraîner des effets pervers dans la mesure où les artisans bateliers exercent leur activité dans un contexte extrêmement concurrentiel et disposent de faibles marges de manœuvre vis-à-vis des courtiers, notamment pour les bateaux qui sont en captivité sur un bassin. Cette concurrence conduit les artisans à s'observer mutuellement, ce qui est facilité par les systèmes électroniques embarqués.

Les contours de l'identité professionnelle du groupe des artisans bateliers se redessinent depuis dix ans. On observe des évolutions sociales (nouveaux entrants, vieillissement de la population, évolution du statut de la femme...), de nouvelles pratiques culturelles (développement des espaces virtuels de sociabilité...) et de nouvelles pratiques professionnelles (recherche de fret...).

## Les nouveaux entrepreneurs en batellerie

### REINHARD GRESSEL

Hugues Langlois travaille au sein de l'IFSTTAR sur la catégorie des entrepreneurs qui ont fait le choix d'investir dans des bateaux de plus de 110 m de long et qui s'engagent dans la voie de la massification des flux. Ce choix implique de réaliser un investissement considérable et de faire face ensuite à des charges d'exploitation très importantes.

## La manutention dans la batellerie

### REINHARD GRESSEL

Quant à Christophe Munduteguy, il travaille également au sein de l'IFSTTAR et s'intéresse plus particulièrement aux personnes qui réalisent la manutention portuaire. Les ports sont des plates-formes qui interconnectent a minima le transport fluvial et le transport routier. Certains sont tri-modaux (avec le transport ferroviaire), voire quadri-modaux (avec le transport maritime). Le fonctionnement de telles plates-formes se heurte bien souvent aux exigences techniques des différents modes de transport :

- les trains circulent en général avec une grande régularité mais accusent parfois des retards très importants. En outre, ils ne peuvent pas être injectés dans le réseau ferroviaire à n'importe quelle heure.
- les bateaux circulent avec une moindre régularité et peuvent également avoir des retards conséquents. En revanche, ils offrent une assez bonne visibilité.
- le transport routier donne l'impression d'un fonctionnement en continu mais ce n'est pas le cas. En outre, leurs conditions de circulation sont très réglementées la nuit.

Il revient aux manutentionnaires portuaires de faire en sorte que ces différents modes de transport puissent fonctionner

tous ensemble. Ils doivent pour cela sans cesse jongler entre une situation complètement maîtrisée et une situation d'engorgement total. Ils sont ainsi constamment en train de courir après le temps pour ajuster les moyens dont ils disposent (portiques, chariots pour charger et décharger les conteneurs) et qui sont de gros investissements.

### **La batellerie organisée**

#### **ANNIE CAILLIEZ**

Je présente les excuses de Michel Dourlent qui n'a pas pu être présent aujourd'hui. La CNBA, créée en 1984, est un établissement public à caractère administratif. Elle assure à ce titre le rôle d'une chambre des métiers dans le secteur transport fluvial et opère un rôle de coordination, d'animation, d'information et de conseil auprès des professionnels du secteur. La CNBA comprend un siège parisien et deux représentations régionales (à Douai et à Lyon). Elle est composée de salariés qui accompagnent les bateliers sur des sujets divers (finances, formation, formalités administratives...) et d'administrateurs. Ces derniers sont élus par la profession et sont également des bateliers navigants. Ils effectuent à tour de rôle des permanences opérationnelles dans les différents bureaux de la CNBA afin d'aider les bateliers et de répondre à leurs questions. La CNBA est chargée de :

- représenter les bateliers
- faciliter leurs démarches administratives
- leur apporter conseil et assistance
- favoriser la formation professionnelle
- garantir une information objective à destination des bateliers
- assurer la promotion du métier de batelier
- alimenter les débats publics et favoriser l'émergence d'une question fluviale.

## **La CNBA s'affirme comme un interlocuteur privilégié et légitime auprès des pouvoirs publics.**

### **DIDIER CARPENTIER**

Bien que le contexte politique, économique et écologique ne soit plus le même, la batellerie française a encore en mémoire ce qui s'est passé pour le canal Rhin-Rhône. De ce fait, elle est aujourd'hui en phase d'attente par rapport au projet Seine-Nord. Quand les travaux commenceront-ils réellement ? En outre, la batellerie française souhaite que les besoins des bateliers soient pris en compte dans ce projet. Il ne faudrait pas, en effet, que l'on fasse une nouvelle autoroute sans prévoir d'aire de repos. Les bateliers ont notamment besoin de lieux pour débarquer leur voiture. Par ailleurs, ils souhaitent que le projet du canal Seine-Nord ne soit pas un aboutissement pour la France mais le début du renouveau du transport fluvial. Nous aimerions en effet que d'autres projets, tels que celui de l'axe Rhin-Rhône, voient le jour mais aussi que les réseaux existants soient modernisés pour mieux alimenter les grands axes fluviaux. En outre, nous attirons l'attention des pouvoirs publics français sur la nécessité du renouvellement de la cale française.

### **Le syndicalisme dans la batellerie**

#### **PASCAL ROLAND**

Je suis président de l'organisation professionnelle « Notre droit – Ons Recht » qui existe depuis les années 1970. Cette organisation défend les intérêts de la batellerie belge au niveau national. « Notre droit – Ons Recht » est membre de la fédération de la batellerie belge qui regroupe cinq organisations professionnelles en Belgique. Certains de ces organisations professionnelles font partie d'organisations internationales et ont une voie auprès de la commission centrale du Rhin et auprès de la commission européenne.

« Notre droit – Ons Recht » fait en outre partie de l'Institut des transports par batellerie (ITB). Ce dernier s'intéresse aux aspects sociaux, éducatifs, réglementaires et juridiques en lien avec les différents problèmes rencontrés par la profession en Belgique et, dans certains cas, au niveau international.

La profession batelière belge attend le canal Seine-Nord avec impatience. Ce canal va générer du travail supplémentaire, certes, mais sera-t-il bien payé ? Un des intervenants a expliqué qu'il n'y avait pas eu de crise au niveau de la navigation intérieure. Je me dois de préciser que ce constat n'est que partiellement vrai. En effet, les tonnages transportés par voie fluviale n'ont pas diminué. En revanche, les prix de transport qui sont pratiqués sont scandaleux.

La batellerie belge est actuellement confrontée à différents problèmes. En particulier, la nouvelle taxe belge d'élimination des déchets fait débat. Cette taxe, qui est perçue au niveau des transporteurs, est de 7,50 euros pour 1 000 litres de mazout et est théoriquement destinée à l'élimination des déchets. Or, l'autorité compétente ne met pas en œuvre les conditions nécessaires pour pouvoir éliminer les déchets, ce qui est problématique d'un point de vue environnemental.

En outre, les entrepreneurs bateliers sont confrontés à un avenir quelque peu incertain. Les bateliers qui ont investi 3, voire 4 ou 5 millions d'euros dans des bateaux disposent d'un matériel performant. En revanche, ceux qui sont en milieu de carrière et qui travaillent avec du matériel des années 1970, doivent réaliser de nombreuses modifications techniques d'ici 2035 afin que leur bateau soit conforme aux normes européennes. Or, ces travaux sont trop chers pour la plupart des entreprises de transport. Nous avons besoin d'un regard neuf sur l'application de ces réglementations.

Cette nouvelle voie navigable dont nous parlons est prévue pour 50 ans. Cela signifie que pendant 50 ans, elle sera bien entretenue



et fonctionnera normalement. Je crains cependant que cette infrastructure ne soit mal entretenue et que cela n'engendre des coûts très importants dans un avenir assez proche. Or, le bon entretien des voies navigables est absolument nécessaire pour assurer le passage des bateaux. Cette nouvelle voie navigable, dite moderne, nécessitera d'avoir recours à du personnel éclusier très efficace afin que les entrepreneurs puissent travailler et vivre correctement.

Par ailleurs, certains bateliers ont réalisé d'importants investissements avant 2008 et la situation économique telle qu'elle est aujourd'hui fait qu'il leur est difficile de rembourser les prêts qu'ils ont contractés pour acheter leur bateau.

Des questions se posent également au niveau du capital humain car la pyramide des âges de la batellerie est déséquilibrée. Durant les dernières années, il était difficile de recruter des matelots. Les nouveaux capitaines seront donc rares dans les années à venir. Nous risquons de ne pas pouvoir transporter les 50 % d'augmentation de marchandises d'ici 2020 par manque de capitaines.

Par ailleurs, nous espérons pouvoir travailler avec les intermédiaires du transport, dont le rôle est essentiel. À cette fin, il serait bon que l'ensemble des acteurs concernés se mettent autour d'une table pour parler d'une même voix. Il faut en effet que les différents acteurs économiques puissent gagner leur vie ensemble. Si nous ne faisons pas l'effort de travailler ensemble, les bateliers risquent de disparaître, ainsi que les affrêteurs.

Enfin, il ne sera pas possible de remplacer les bateliers belges ou français par des flottes étrangères car elles ne seraient pas en mesure de répondre aux normes techniques exigées par l'Union européenne. L'harmonisation des conditions de travail et des conditions sociales des entreprises de transport fluvial permettrait à ces dernières de travailler dans un contexte de saine concurrence au niveau européen. Il y a de l'avenir dans le transport fluvial.

## JACQUES DELHAY

Pascal Roland a parfaitement résumé la réalité quotidienne des bateliers. Les différents problèmes qu'il a décrits nous amènent à nous demander s'il existe un avenir social dans la batellerie. Il est regrettable que les études d'impact réalisées dans le cadre du projet Seine-Nord concernent uniquement l'environnement et les territoires et non les transporteurs. Les bateliers français ont énormément de difficultés à se faire entendre. Et lorsqu'ils arrivent à le faire, cela ne signifie pas qu'ils sont écoutés. En outre, ils sont mal informés sur le projet du canal Seine-Nord alors que ce projet a pourtant vocation à impulser le renouveau du transport fluvial sur le territoire français.

Y a-t-il aujourd'hui un avenir social pour les bateliers ? Lorsque nos parents étaient bateliers, leur travail était physique et pénible. Ils possédaient des bateaux qui n'offraient pas beaucoup de confort. Malgré cela, ils ont toujours vécu dans une certaine sérénité et arrivaient à vivre correctement. Aujourd'hui, nos bateaux sont très bien équipés et notre tâche est physiquement moins dure. Nos bateaux s'apparentent presque à des villas flottantes et sont très confortables. Cependant, nous sommes contraints à devoir travailler toujours plus vite. Les relations que nous avons avec les donneurs d'ordres deviennent de plus en plus préoccupantes et nous sommes en permanence confrontés à l'incertitude du lendemain.

Lorsque nos parents travaillaient en tant que bateliers, il y avait d'un côté les artisans, qui exploitaient de petits bateaux, et de l'autre côté de gros armements qui fonctionnaient avec des salariés. Il s'agissait de flottes appartenant à des sociétés telles que la compagnie Havre-Paris-Lyon-Méditerranée (HPLM) ou Solvay. Dans les années 1960, ces sociétés ont revendu de façon très rapide leurs bateaux à leurs propres salariés en leur assurant qu'ils auraient du travail. La Société française de navigation rhénane (SFNR) et la compagnie HPLM ont notamment eu

recours à cette pratique. Pendant les premières années, les entreprises ont en effet donné du travail aux bateliers. Ces derniers gagnaient bien leur vie et leur travail était respecté. Mais, petit à petit, les relations entre donneurs d'ordre et bateliers se sont dégradées. L'armement a en effet exploité le fait que les bateliers n'étaient plus salariés et, par conséquent, protégés par le Code du travail. L'artisan batelier n'a aucune protection en ce qui concerne le temps de travail, à part sur le Rhin où certaines choses commencent à se mettre en place. La vente des bateaux au personnel des sociétés de navigation visait à réduire le coût de la main-d'œuvre sur les bateaux. Comme il n'était pas possible de réduire les charges liées au carburant ou à l'entretien des bateaux, on a choisi de réduire celles liées à l'équipage. Aujourd'hui, certains bateliers travaillent de plus en plus pour essayer de compenser le manque à gagner par rapport aux prix qui leur sont imposés. La question qu'il convient de se poser par rapport au canal Seine-Nord Europe est la suivante : quel sera le tarif des voyages ? Les bateliers ne sont évidemment pas intéressés pour travailler deux fois plus qu'auparavant si les tarifs sont deux fois moins élevés.

Gilbert Bredel m'a expliqué tout à l'heure que sa société ne possédait pas de bateaux en nom propre afin d'être davantage flexible. Cette notion de flexibilité est très intéressante. Grâce à elle, il est possible de remercier un batelier dont on a vu grandir les enfants pendant 10 ans dès que le trafic diminue. Le batelier est en fait considéré comme une main-d'œuvre de réserve dans les milieux du négoce, ce qui est très dangereux. Les bateliers, qui sont « libres » de faire le travail qu'on leur confie dans les conditions qu'on leur offre, sont très contraints dans leur activité. Les rares qui sont tentés de se plaindre de leurs donneurs d'ordre sont menacés de ne plus être embauchés à l'avenir et ceux qui déplorent le manque de services rendus aux bateliers dans les ports sont marqués à l'encre rouge.

Dans les faits, la main-d'œuvre de réserve que constituent les bateliers entretient un lien de subordination absolue par rapport aux donneurs d'ordre. Or, en droit français, le lien de subordination définit la notion de salariat. En effet, on n'est pas salarié parce que l'on perçoit un salaire mais parce que l'on est dans un rapport de subordination avec son employeur. De nombreux bateliers arrivent à se constituer un salaire décent uniquement parce qu'ils travaillent en couple. Nombreux en effet sont les couples qui travaillent presque deux fois 35 heures pour n'obtenir que l'équivalent d'un SMIC ou d'un SMIC et demi. Cette situation est problématique. Jusqu'à quand les bateliers artisans seront-ils capables de tenir le coup ? J'ose espérer que les nouveaux bateliers qui viennent « d'à terre » n'auront pas la patience de leurs anciens et qu'ils sauront taper du point avant de déposer le bilan.

De nouvelles méthodes se mettent en place dans le monde de la batellerie, dont notamment la gérance. Cette méthode permet à de gros armements de donner des bateaux de 2 000 à 4 000 tonnes à un batelier qui est libre de composer par la suite son équipage. Cependant, contrairement aux commerçants sous contrat de gérance, le batelier n'est pas libre de faire ce qu'il veut avec son bateau. Il doit en effet réaliser le travail que son patron lui confie selon les conditions que ce dernier exige. Ainsi, le batelier peut être remercié au bout de 5 ou 10 ans si le trafic diminue. Par ailleurs, la gestion d'un équipage est complexe et nécessite le respect des textes de loi sur le travail. Certains bateliers, âgés seulement de 30 ans, sont fiers d'exploiter un bateau sous contrat de gérance mais ne possèdent pas les compétences administratives nécessaires pour le faire. En outre, la plupart des bateliers sont tentés de réduire les charges liées à l'emploi de personnel et se situent à la limite de la légalité. Or, en cas de conflits avec leurs salariés, ce sont eux qui doivent se présenter aux prud'hommes et non la société de navigation.

Par ailleurs, on constate que de nombreux bateliers sont dans des situations de surendettement. Tous les pays européens aident à l'acquisition de nouveaux matériels. Ces dispositifs permettent à des jeunes qui sortent tout juste de l'école d'obtenir un financement global et total de plus de 1,5 millions d'euros pour faire l'acquisition d'un bateau d'occasion. Bien que les jeunes de 19-20 ans sachent conduire un bateau, il leur manque la rigueur de gestion pour pouvoir faire face à ce type d'emprunt. Ces jeunes vont être obligés de se mettre à disposition d'un seul donneur d'ordre. Ils deviennent ainsi de « merveilleux esclaves » et ils n'ont pas d'autres choix que de travailler et de travailler encore car il s'agit de leur bateau.

L'ensemble de ces considérations m'amène donc à m'interroger sur l'avenir social de la batellerie. Cet avenir ne verra le jour que si les bateliers osent dire tous ensemble qu'il faut que cette situation cesse. Les différentes réglementations en vigueur dans les pays européens font que nous sommes en situation de concurrence déloyale d'un pays à l'autre. En outre, les donneurs d'ordre avec lesquels nous travaillons exercent une véritable domination sur le marché. Ils entretiennent la confusion absolue dans les contrats commerciaux qu'ils concluent alors que le libéralisme économique implique l'absence de rapports de domination et la transparence absolue des contrats de transports effectués. C'est loin d'être le cas. Nous sommes en train de négocier en France la refonte de ce que les donneurs d'ordre appellent les contrats types et nous sommes confrontés à l'immobilisme des donneurs d'ordres. Ces derniers veulent en effet conserver leurs prérogatives. Nous avons besoin de trouver le moyen de nous exprimer tous ensemble afin d'exiger l'application des règles commerciales élémentaires.

Par ailleurs, il me semble que les pratiques des pouvoirs publics et des États à l'égard de la batellerie méritent d'être analysées. Les réglementations sont de plus en plus nombreuses, bien

souvent au nom de la sécurité. Ces réglementations visent à contrôler le citoyen-batelier, qui apparaît comme un acteur dangereux. En revanche, au nom des critères économiques, on développe un libéralisme absolu pour le monde du négoce. Le syndicat La Glissoire, malgré tous ses efforts, n'arrive pas à faire en sorte que le ministère fasse appliquer les textes aux partenaires économiques.

Enfin, je souhaite vous entretenir des horaires de navigation. Il a été décidé récemment que la navigation se ferait jusqu'à 22 h sur l'Escaut wallon car le seul moyen que l'on a trouvé pour augmenter la rémunération des bateliers est que ces derniers fassent davantage d'heures. Les bateliers ne pouvant pas stationner à proximité des écluses, ils doivent naviguer jusqu'à 22 h. Il n'est en effet pas possible de laisser le bateau flotter librement et les bateaux ne disposent pas de frein à main. Il est prévu que le canal Seine-Nord fonctionne 24 h / 24. Cependant, l'administration se montre réticente à l'idée de mener une étude sur les points de stationnement qu'il s'agira de mettre en place sur le canal Seine-Nord. Nous essayons de faire progresser les choses et le fait que le ministère ait accepté de nous recevoir le 21 octobre 2011 semble être positif.

L'expression « L'Escaut en devenir » appelle à se demander de quel avenir il est question. Est-ce l'avenir des citoyens de l'Escaut ? Ou bien l'avenir des financiers de l'Escaut ? Ou des financiers de l'Europe ? Les bateliers ne sont bien évidemment pas contre la construction d'un outil de transport. Nous pensons néanmoins que le développement du transport fluvial doit s'accompagner d'une amélioration sociale pour l'ensemble des bateliers, qu'ils soient salariés ou artisans. Nous regrettons que cette dimension ne soit pas prise en compte par les pouvoirs publics des pays européens.

## Synthèse des interventions

### MARC VANGEENDERHUYSEN

Reinhard Greissel a abordé le sujet des décideurs et nous a rappelé ce qu'était une voie d'eau et quels étaient les métiers qui y étaient rattachés. Il a également parlé du secteur de la maintenance et des difficultés qu'il rencontre. Charlotte Paul a dressé un tableau de la batellerie artisanale et des évolutions qui ont lieu en son sein. Elle a notamment évoqué des problèmes de renouvellement des générations.

Annie Cailliez et Didier Carpentier ont rappelé quelles étaient les missions de la CNBA. Quant à Pascal Roland, il a fait part des mécontentements de la profession (prix pratiqués, taxes au niveau du transporteur...). Jacques Delhay a posé ouvertement la question suivante : y a-t-il un avenir social dans la batellerie ? Il semble que oui mais à la condition que le batelier pose ses limites. Il nous a décrit les conditions de travail des bateliers, qui sont considérés comme une main-d'œuvre de réserve dans un lien de subordination absolue vis-à-vis des donneurs d'ordres. Le statut du batelier comporte de nombreuses ambiguïtés et s'assimile à du salariat sans pour autant bénéficier des avantages qui sont liés à ce statut. Il a par ailleurs fait référence au contrat de gérance et au surendettement des bateliers.

## Échanges

### DE LA SALLE

Le futur canal constituera un lien physique entre la France et la Belgique. Est-ce que ce ne serait pas l'occasion pour les représentants des bateliers belges et français de se rencontrer et de bâtir une stratégie commune ?

### DIDIER CARPENTIER

Il existe déjà une stratégie commune pour la batellerie européenne.

**PASCAL ROLAND**

Nous sommes disponibles pour vous expliquer quels sont les besoins techniques des bateliers pour pouvoir travailler correctement dans un canal moderne afin d'éviter que les aménagements fluviaux du futur canal Seine-Nord Europe ne soient « mal pensés » car conçus par des personnes qui n'ont pas d'expérience fluviale.

**JACQUES DELHAY**

Toute personne qui travaille sur un projet routier utilise la route quotidiennement. En revanche, les personnes qui travaillent sur un projet fluvial sont incapables de conduire un bateau, ce qui explique certaines inepties qui sortent des bureaux d'études. Les problèmes d'amarrage sont par exemple très spécifiques. Dans le cadre du projet de loi sur VNF qui est en train d'être discuté au Sénat, le syndicat La Glissoire a proposé un amendement visant à mettre en place un comité central de services aux usagers afin de définir les prescriptions imposées aux gestionnaires de la voie d'eau dans les ports et les lieux de stationnement.

**PASCAL ROLAND**

On observe certaines bizarreries législatives. Il est par exemple interdit de fumer sur un bateau transportant de l'essence mais, lorsque ce bateau passe dans une écluse, aucune loi n'interdit à l'éclusier de fumer sur l'écluse.

**JACQUES DELHAY**

Didier Carpentier, Pascal Roland et moi-même sommes navigateurs. Par le fait même de notre activité itinérante, il nous est difficile de nous rencontrer pour travailler ensemble.

**DE LA SALLE**

Quelles sont les coopérations qui pourraient se mettre en place entre le transport fluvial et le transport routier ?



**PASCAL ROLAND**

À l'occasion de l'inauguration d'un port la semaine dernière, le secteur routier a fait part de sa volonté de travailler avec les organisations professionnelles liées à la voie d'eau. Nous sommes prêts à travailler avec eux, à condition que chacun conserve ses prérogatives. Afin de rendre le secteur du transport plus performant, il est nécessaire de se considérer comme des acteurs complémentaires et non plus concurrents.

**DE LA SALLE**

Vos syndicats sont-ils consultés pour des projets tels que des plates-formes multimodales ?

**PASCAL ROLAND**

Le syndicat « Notre droit – Ons recht » est régulièrement consulté, bien que son avis ne soit pas toujours respecté. Il a notamment été consulté dans le cadre d'études portant sur des écluses.

**JACQUES DELHAY**

La profession batelière n'est pas consultée en France, malgré nos demandes réitérées. Cette situation entraîne la construction d'ouvrages parfois particulièrement dangereux. Nous aimerions être consultés selon des conditions réglementairement définies dès lors que des travaux d'aménagement sont prévus.

**DE LA SALLE**

La profession de la batellerie a-t-elle pris contact avec les deux sociétés candidates pour la réalisation du canal Seine-Nord et son exploitation ?

**DIDIER CARPENTIER**

Nous avons demandé à avoir connaissance des premiers projets afin de pouvoir formuler nos observations techniques. Par ailleurs,

nous avons participé à des réunions portant sur la tarification des péages. Nous ne savons cependant pas quels scénarios ont été retenus.

### **JACQUES DELHAY**

Nous avons demandé à ce qu'un espace de débat spécifique soit mis en place entre les personnes qui travaillent sur le projet et les bateliers. Ce souhait n'a pas été exaucé et nous sommes contraints de nous tourner vers les régions pour avoir des informations sur le projet. Nous souhaitons éviter que des aménagements discutables, voire dangereux, ne soient réalisés sur le canal Seine-Nord.

### **DE LA SALLE**

Il semble nécessaire que la profession batelière participe à la rédaction du livre blanc que le préfet coordinateur remettra à Vinci ou à Bouygues. Tous les acteurs (individus, entreprises, syndicats...) peuvent contribuer à ce livre blanc.

### **DE LA SALLE**

On constate que les griefs des bateliers sont principalement d'ordre commercial. Quelles collaborations commerciales serait-il possible de mettre en place ?

### **JACQUES DELHAY**

Il est en effet nécessaire de se mettre d'accord au niveau de notre comportement commercial. Cependant, la législation interdit les ententes, ce qui limite la portée de nos actions. Nous avons, d'un côté, des exigences très fortes au niveau des bateliers et de l'autre, un libéralisme total pour les activités de négoce. J'ai par exemple récemment dû faire rétention de ma marchandise pour faire appliquer le nouvel arrêté belge sur les surestaries. Ce coup de force me vaudra des représailles.

## PASCAL ROLAND

Lorsqu'un bateau arrive à un quai de déchargement ou de chargement, il dispose d'un délai gratuit pour charger ou décharger sa marchandise. Lorsque ce premier délai est dépassé, on parle de surestaries. Le chargement ou le déchargement devient payant. Cette loi a été votée mais ne sera pas appliquée sur le terrain car il s'agit d'une loi supplétive.

## DE LA SALLE

J'habite sur la rive droite de l'Escaut, au niveau du pont de Broet en face du four Saint-André. Lorsque je vois passer des bateaux de 3 000 tonnes et dont la longueur atteint 115 m, je me demande si je suis bien sur les rives de l'Escaut ou à Chicago ou encore dans le détroit du Bosphore.

Par ailleurs, la future construction du port de Vaulx a entraîné la privatisation d'une partie du chemin de hallage qui relie Vaulx à Antoing. Ceci est regrettable car je ne peux plus aller en vélo à Antoing. Certes, les camions pourront désormais aller directement de la carrière aux péniches mais les riverains ne pourront plus utiliser cette voie lente.

## DE LA SALLE

Je comprends que vous soyez marri de ne plus pouvoir utiliser votre vélo. En tant qu'ancienne batelière, je tiens à rappeler qu'il est souvent difficile voire parfois impossible de stationner les péniches de sorte qu'une ambulance ou qu'un réparateur puisse avoir accès au bateau en cas de besoin.

**L'ASSOCIATION TRAVAIL ET CULTURE** (TEC / CRIAC : Centre de recherche, d'innovation artistique et culturelle du monde du travail) élabore des projets culturels et artistiques dans la région Nord – Pas de Calais, et en lien avec d'autres territoires en France et à l'étranger. Elle accompagne le monde du travail dans ses mutations par le développement de projets nés de la rencontre entre des salariés (ou personnes privées d'emploi), des syndicats, des comités d'entreprise, des associations, des enseignants, des chercheurs et des artistes.

## **TRAVAIL ET CULTURE**

64, boulevard de Strasbourg

59100 Roubaix

03 20 89 40 60 / 69 (fax)

[www.travailetculture.org](http://www.travailetculture.org)

[www.facebook.com/teccriactravailetculture](https://www.facebook.com/teccriactravailetculture)

Contact : Sukran AKINCI

[sakinci@travailetculture.org](mailto:sakinci@travailetculture.org)



## TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION .....	7
--------------------	---

### PREMIÈRE PARTIE

<b>LE CANAL SEINE-NORD &amp; LES TERRITOIRES</b> .....	<b>11</b>
--	-----------

Les effets des infrastructures à relativiser : l'importance des stratégies d'accompagnement **12** / Quelles stratégies en termes d'aménagement des zones portuaires ? **15** / Structuration d'un réseau de plates-formes multimodales pour le développement de la logistique **17** / Conséquences sur les territoires – impact patrimonial **19** / Synthèse des interventions **24** / Échanges **25**

### DEUXIÈME PARTIE

<b>LE CANAL SEINE-NORD &amp; LES ENTREPRISES</b> .....	<b>31</b>
--	-----------

La nécessité de structurer une offre logistique **32** / Le fluvial, un choix impossible **36** / Synthèse des interventions **38** / Échanges **39**

ÉCLUSIERS & MARINIERS, pantoum de <b>Jacques Jouet</b> .....	<b>45</b>
--	-----------

### TROISIÈME PARTIE

<b>LE CANAL SEINE-NORD &amp; LES MÉTIERS</b> .....	<b>65</b>
--	-----------

La batellerie traditionnelle **67** / Les nouveaux entrepreneurs en batellerie **72** / La manutention dans la batellerie **72** / La batellerie organisée **73** / La CNBA s'affirme comme un interlocuteur privilégié et légitime auprès des pouvoirs publics **74** / Le syndicalisme dans la batellerie **74** / Synthèse des interventions **82** / Échanges **82**

## CRÉDITS & REMERCIEMENTS

*Direction éditoriale* Benoît Verhille

*Direction d'ouvrage* Sukran Akinci pour Travail et Culture

*Relecture* Céline Telliez

*Couverture & maquette* invenit

La Contre Allée remercie les équipes de

Travail et Culture

invenit

L'espace du 57

Pollen

Laballery

(ÉDITIONS) LA CONTRE ALLÉE  
*Mémoire(s) et Société*

\*

Collection UN SINGULIER PLURIEL

LES DERNIERS MOTS DE GIOVANNI FALCONE  
ET PAOLO BORSELLINO (2013) *traduit de l'italien*  
*par Anna Rizzello & Sarah Waligorski*

LA RÉVOLUTION DES CASSEROLES — Jérôme Skalski (2012)

LE RETOUR DU PRINCE — Roberto Scarpinato  
et Saverio Lodato (2012)  
*traduit de l'italien par Deborah Puccio-Den*

COSA NOSTRA — Giovanni Falcone et Marcelle Padovani (2012)

MÉMOIRES ET TERRITOIRES, REPÈRES POUR L'ACTION —  
Catherine Foret (2011)

LE DERNIER DES JUGES — Roberto Scarpinato  
et Anna Rizzello (2011)  
*traduit de l'italien par Anna Rizzello*

L'EUROPE XXL, LES ACTES — Alexandre Mirlesse  
et Olivier Beddeleem (2011)

EN ATTENDANT L'EUROPE — Alexandre Mirlesse (2009)  
*Prix Bienvenu 2009*

À CHACUN SA PLACE — Collectif (2008)

Collection LA SENTINELLE

LE RAVIN — Nivaria Tejera (2013)

*traduit de l'espagnol par Claude Couffon*

LA FEMME-PRÉCIPICE — Princesse Inca (2013)

*traduit de l'espagnol par Laurence Breyse-Chanet*

ET PUIS ÇA FAIT BÊTE D'ÊTRE TRISTE EN MAILLOT DE BAIN —

Amandine Dhée (2013)

UN FIL ROUGE — Sara Rosenberg (2012)

*traduit de l'espagnol par Belinda Corbacho*

PUTAIN D'INDÉPENDANCE ! — Kaddour Riad (2012)

CES VIES-LÀ — Alfons Cervera (2011)

*traduit de l'espagnol par Georges Tyras*

ÇA NOUS APPRENDRA À NAÎTRE DANS LE NORD —

Amandine Dhée et Carole Fives (2011)

EL FERROCARRIL DE SANTA FIVES — Robert Rapilly (2011)

DU BULGOM ET DES HOMMES — Amandine Dhée (2010)

D'AZUR ET D'ACIER — Lucien Suel (2010)

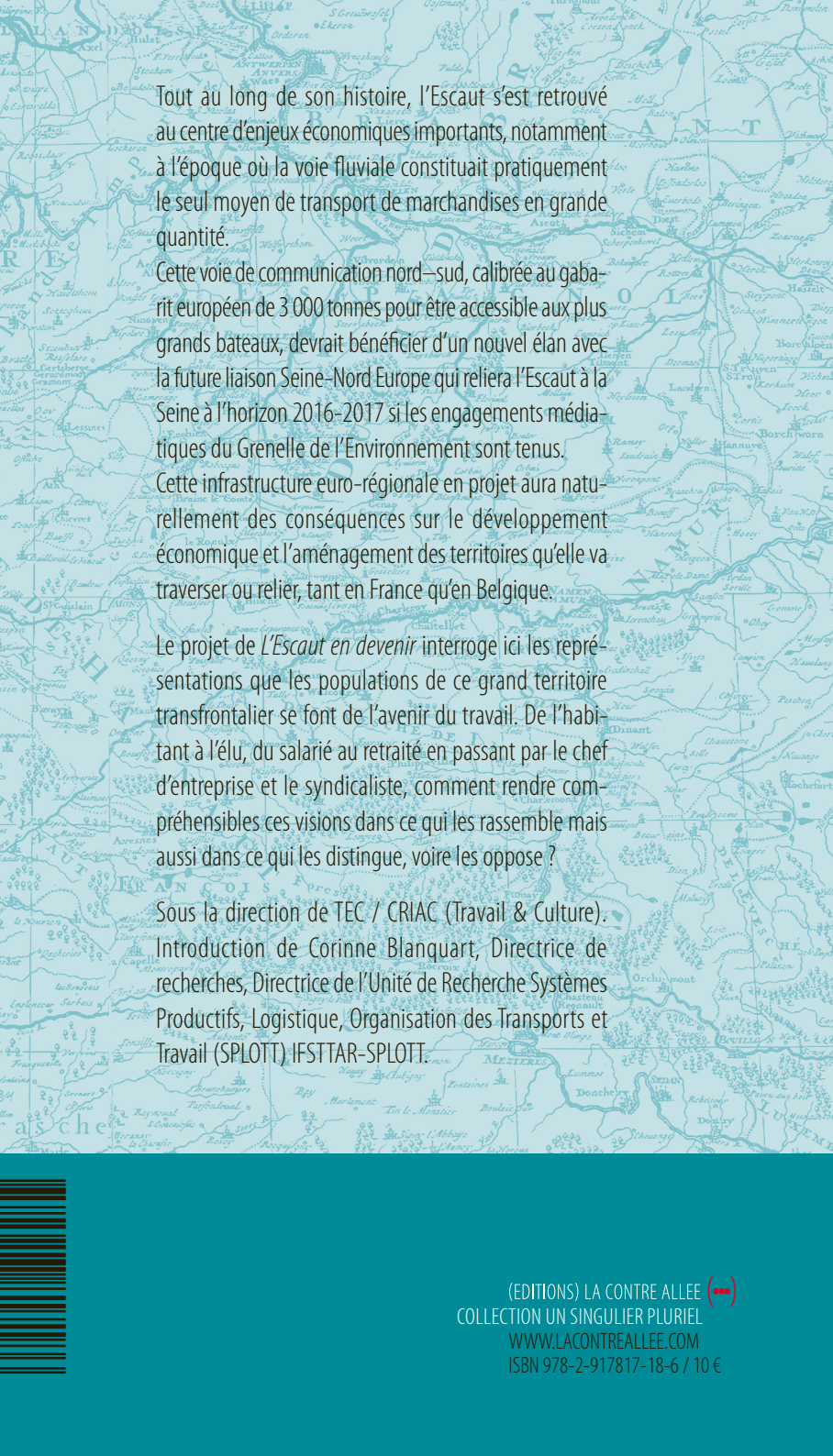
GENS DU HUIT MAI — Jean-Francois Pocentek (2010)

CAPENOULES ! — Francis Delabre (2010)



Imprimé en France en février 2013  
pour les (éditions) La Contre Allée  
sur les presses de La Nouvelle Imprimerie Laballery  
58500 Clamecy  
Dépôt légal premier trimestre 2013  
ISBN 978-2-917817-18-6

*La Nouvelle Imprimerie Laballery  
est titulaire du label Imprim'Vert ©*



Tout au long de son histoire, l'Escaut s'est retrouvé au centre d'enjeux économiques importants, notamment à l'époque où la voie fluviale constituait pratiquement le seul moyen de transport de marchandises en grande quantité.

Cette voie de communication nord-sud, calibrée au gabarit européen de 3 000 tonnes pour être accessible aux plus grands bateaux, devrait bénéficier d'un nouvel élan avec la future liaison Seine-Nord Europe qui reliera l'Escaut à la Seine à l'horizon 2016-2017 si les engagements médiatiques du Grenelle de l'Environnement sont tenus.

Cette infrastructure euro-régionale en projet aura naturellement des conséquences sur le développement économique et l'aménagement des territoires qu'elle va traverser ou relier, tant en France qu'en Belgique.

Le projet de *L'Escaut en devenir* interroge ici les représentations que les populations de ce grand territoire transfrontalier se font de l'avenir du travail. De l'habitant à l' élu, du salarié au retraité en passant par le chef d'entreprise et le syndicaliste, comment rendre compréhensibles ces visions dans ce qui les rassemble mais aussi dans ce qui les distingue, voire les oppose ?

Sous la direction de TEC / CRIAC (Travail & Culture).  
Introduction de Corinne Blanquart, Directrice de recherches, Directrice de l'Unité de Recherche Systèmes Productifs, Logistique, Organisation des Transports et Travail (SPLOTT) IFSTTAR-SPLOTT.