

Cap à l'amont



Email : ms.esmeralda@proximus.be

N°66– 29 Janvier 2011

Lettre ouverte à Michel DOURLENT

Monsieur le Président, Cher confrère,

J'ai lu avec attention le texte de votre discours prononcé à l'occasion des vœux de la Chambre ce 27 Janvier 2011 pour le 25eme anniversaire de la création de la CNBA (Je mets ce texte en pièce jointe). Une chose me frappe en le lisant et le relisant: à aucun moment vous ne vous adressez directement aux bateliers, ne serait ce que pour rappeler le rôle qu'ils ont joué à l'époque pour obtenir la création de la Chambre de la Batellerie : il est hors de question de sous estimer l'apport des militants et responsables syndicaux qui se sont investis dans cette entreprise, mais il faut quand même rappeler le soutien des bateliers adhérents de ces syndicats sans lesquels rien n'aurait abouti.

Vous remerciez le Ministère et les Parlementaires pour leur écoute, vous encouragez VNF à améliorer le réseau, vous appelez courtiers, clients, banquiers, experts, assureurs à s'engager résolument dans une dynamique de préparation de l'avenir : tout cela est fort judicieux et je partage votre vœu...Mais je sais aussi que rien ne sera obtenu sans l'aide de tous les bateliers.

Vous vous exprimez en tant qu'administrateur, élu par les bateliers de France, et ce faisant, vous agissez comme si la Chambre a le pouvoir de tout analyser, de tout décider en lieu et place des bateliers qui l'ont élu : c'est une vision dangereuse et je ne citerais qu'un seul exemple qui me tient à cœur : l'amélioration du réseau.

Dans le paragraphe 5, vous demandez à VNF de faire mieux dans différents domaines et vous souhaitez qu'il ne laisse pas de côté les petits gabarits moins fréquentés : on ne peut qu'être d'accord avec ce vœu, **mais tous les bateliers savent que leur vécu quotidien est fait d'un réseau qui se détériore de jour en jour.** Ce que VNF programme avec la complicité du Ministère, c'est l'abandon du petit réseau : la mise en place du réseau dit « MAGISTRAL » en est la démonstration vivante. L'Etat a décidé de concentrer les faibles crédits alloués sur des voies d'eau précises et d'abandonner le reste au bon vouloir des collectivités (Régions, départements, communes) qui ne manifesteront d'intérêt que s'il y a possibilité d'en tirer un profit touristique...et ce n'est pas évident !

L'idée que VNF puisse élaborer un projet cohérent de développement des réseaux en faveur des petits gabarits pour répondre à votre vœu me semble totalement surréaliste...J'aimerais bien qu'il en soit ainsi, mais c'est du rêve...

Cette illusion, je l'ai déjà vécue, lorsque tout jeune fonctionnaire, nommé Conducteur sur le canal du Nord, j'étais convaincu de pouvoir rendre les services indispensables à la batellerie, il m'a fallu très vite déchanter. C'était en 1971, le canal tournait à saturation (80 à 90 bateaux/jour) pendant que le canal de St Quentin tournait à 40, 50, parfois 70 bateaux/jour.

Pour obtenir un point d'eau à l'aval de Marquion, il m'a fallu des mois d'accrochage avec mes supérieurs. Pour obtenir l'affectation des moyens d'enlever les ordures ménagères à l'amont de l'écluse N° 7, ce fut encore plus difficile...40 ans après, il n'y a plus qu'un éclusier pour 2 écluses et le service est incapable de déneiger les chemins de halage comme cela a été le cas entre Noël et Nouvel an...que peut-on attendre d'une telle gestion?...Aujourd'hui, où en est le trafic, et où en sont les équipements destinés aux bateliers?...peut t'on parler de progrès quand, dans la perspective de Seine Nord on a construit des nouveaux barrages sur l'Oise qui ne permettent plus de naviguer en crue ? Pourtant on sait parfaitement construire des barrages à passes effaçables comme sur la Seine par exemple.

Face à une telle déliquescence des services de navigation, le seul vœu que je peux exprimer, c'est que la CNBA, et tous ses administrateurs, deviennent le fer de lance d'un vaste débat avec l'ensemble des bateliers pour qu'ils expriment ce qu'ils veulent comme voies navigables demain...quel réseau, quels gabarits, quel avenir, quelle gestion... ? La CNBA est l'outil indispensable et irremplaçable pour amener tous les bateliers à s'engager sans concession dans l'action à tous les niveaux (politique, économique, social...) pour imposer aux pouvoirs publics les choix des professionnels de disposer d'un réseau répondant à leurs attentes et aux besoins économiques des territoires...La Chambre est tout aussi irremplaçable pour

porter le débat sur la place publique et amener les décideurs à donner au mode de transport le plus économique toute la place qu'il doit prendre dans une économie durable.

Enfin, je dois vous dire que je suis choqué profondément de votre conclusion : que signifie de dire que VNF sort de bons résultats statistiques en tonnage transporté quand on sait que les trafics en progression sont toujours hors du petit gabarit et se concentrent dans des zones et sur des transports sous rémunérés. Le vœu que j'exprime sur ce point, c'est que soit publiée une statistique sur l'évolution des revenus de la profession et sur la réalité des dépôts de bilan :

- On s'apercevra que sur les liaisons où les tonnages augmentent, le temps de travail des bateliers augmente alors que leur rémunération diminue.
- On s'apercevra que sur les petites voies d'eau, les revenus n'arrivent pas à suivre et que les conditions de navigation deviennent du haut folklore, ne serait-ce qu'en terme d'horaires...
- Est t'il acceptable de parler de bons résultats dans un secteur où la précarité et la misère s'installent ?

Je souhaite comme vous « *Un ministère qui validerait nos demandes, une législation de plus en plus favorable au fluvial, un réseau infailible, des financiers, des experts, des assureurs qui nous accompagneraient pour préparer l'avenir.* »...mais j'aimerais que vous souhaitiez comme moi que la Chambre mobilise demain tous les bateliers artisans pour élaborer un projet de développement de la filière Transport Fluvial présenté et défendu par la Profession.

Dans une telle démarche, soyez convaincu que j'apporterai toute l'énergie dont je dispose pour contribuer à son aboutissement.

Croyez, Monsieur le Président, Cher Confrère à mes meilleurs vœux de succès.

Jacques DELHAY

Accident du Waldhof à St Goar

Des prélèvements ont été opérés et révèlent la présence d'acide sulfurique, d'eau et d'hydrogène. Les risques d'explosion sont par conséquent réels et avérés. Pour les éviter, il est prévu demain de tenter d'injecter de l'azote dans la citerne 7. Des dispositions sont prises pour protéger les riverains et la navigation est autorisée pour les montants mais reste interdite aux avalants. Voir le communiqué de NPI : <http://www.n-pi.fr/pub/mailling/archives/newsletter-npi-du-27-janvier-2011-au-soir/>.

Selon les informations reçues à ce jour, le bateau Waldhof appartiendrait à une société "Rheinfracht" appartenant au groupe Lehnkehring , l'assureur CORPS serait KRAVAG en Allemagne et l'assureur de responsabilité en seconde ligne (au delà du corps pour certaines responsabilités) serait Dutch P&I.

Continuez d'envoyer un maximum d'informations, merci

Hygiène, sécurité et cadre de vie des Navigants

Le 9 Février 2011, en réponse à une demande formulée par La Glissoire le 10 Septembre, une délégation sera reçue par VNF à Paris.

Messieurs Papinutti, Maugé, Tant et madame Vergès seront présents pour VNF.

La CNBA, La Glissoire, les associations « La vague des femmes batelières » et « l'Association familiale de la Batellerie – bassin Rhodanien » sont à ce jour prévus pour assister à ce premier rendez vous destiné à jeter les bases pour que ces problèmes soient traités durablement.

Merci aux Associations et syndicats (bateliers ou plaisanciers) qui se sentent concernés par le problème de me contacter.

J delhay