



99 JOURS ... c'est le temps écoulé depuis le dernier CAPALAMONT

Les raisons sont simples :

- 1- A la CNBA , Je gaspille un temps fou avec des aberrations stupéfiantes et j'ai eu la naïveté de penser qu'il valait mieux essayer de dire les choses à l'intérieur et ne pas les porter sur la place publique : lourde erreur ! trop de choses négatives et perturbantes se superposent à l'intérieur de notre organisation !
- 2- Le volume de travail entre réunions pour la CNBA et pour La Glissoire, préparation de dossiers, courriers... et aussi le bateau dont j'ai à peine le temps de m'occuper, il a fallu faire des choix...
- 3- La santé qui m'a joué un petit tour au mois de Janvier : un virus récupéré dans l'euphorie de quelques jours de vacances vosgiennes a laissé un excellent terrain à un autre virus récupéré au retour en Picardie, et voilà votre rédacteur, éditeur et diffuseur de Capalamont sur le flan pendant plus de 4 semaines...dur, dur !!!

Je manquerais à tous mes devoirs en oubliant de vous souhaiter à toutes et à tous un bon restant d'année 2013. Le printemps arrive : qu'il nous accorde de beaux jours et le bonheur à bord de nos bateaux.

Bilan de Jacques DELHAY de 6 mois de mandat à la CNBA Du 4 Septembre 2012 au 4 Mars 2013

Un quarteron de polichinelles qui tente de manipuler une équipe de marionnettes : c'est hélas la conclusion brutale à laquelle j'arrive à l'issue de ces 6 mois de tentatives de travailler au sein de la CNBA

La Mesquinerie au pouvoir

Il faut se rendre à l'évidence, la CNBA aujourd'hui a deux fonctions principales

- 1- Assurer le CFE (Centre de Formalité des Entreprises), c'est-à-dire les inscriptions, modifications, radiations des entreprises auprès des organismes obligatoires : cela est le travail de personnes salariées à la CNBA et n'entre pas dans la compétence des élus. Avant l'existence de la Chambre, ces inscriptions se faisaient auprès de la Chambre de commerce, et ça fonctionnait aussi.
- 2- Permettre à 4 familles de vivre des indemnités journalières versées par la Chambre en restant amarrés: Dourlent, Cailliez, Verbecke et Cossiaux. (Disons à la décharge de Bruno Cossiaux qu'il est le seul à être clair et à dire qu'il ne veut plus naviguer et assumer la charge de travail qui est lourde pour la CNBA.)

Celui ou celle qui s'autorise à contrarier le Président se retrouve au pilori : privé d'ordres de mission et donc de paye (c'est en effet le Président qui organise comme il veut le travail des élus) : sachant que les administrateurs perçoivent 139 €uros par jour de mission et Le Président 177 €uros, vous imaginez que celui ou celle qui entre à la Chambre pour s'y faire un salaire doit faire beaucoup de missions et pour cela ne pas mécontenter le « donneur d'ordre »...on retrouve les mêmes pratiques que les affréteurs.

Les bateliers qui douteraient de cette réalité doivent savoir que personnellement, je fais l'objet de soins particuliers du Président : il refuse de rembourser des frais de mission et depuis Septembre 2012 ne m'a jamais versé la moindre indemnité pour des missions qu'il a pourtant signées. Soyez tranquilles, les indemnités du Président et de sa garde rapprochée ont été payées !!!

Tristes méthodes : il y a du « POUTINE » dans notre Président !...Ce n'est pas glorieux du tout ! Certains tenteront de vous faire croire que j'ai de la haine envers DOURLENT : rassurez-vous, je n'ai que du mépris !

L'inefficacité comme règle de conduite

N'importe quelle structure, n'importe quelle entreprise ou association doit en permanence avoir un regard critique sur son mode de travail et d'organisation : savoir se remettre en question, c'est une règle élémentaire qui s'impose à tous pour aller de l'avant. Mr DOURLENT n'a pas compris que la critique est « l'art d'analyser les actes ». Pour lui la moindre critique est perçue comme une attaque à sa petite personne qu'il transforme en attaque contre la Chambre.

Dès lors, il est IMPOSSIBLE d'apporter la moindre suggestion sur quoi que ce soit : si vous proposez de mettre en place une information en direction des bateliers, vous serez traité de dénigreur...Je le sais, pour m'être battu plus de deux ans avec Dourlent pour recruter une chargée de communication qui aujourd'hui assure une information régulière. Cela dit, malgré la qualité du travail qu'elle fournit, il serait bien aujourd'hui de faire un bilan critique et de réfléchir aux améliorations à apporter : vous verrez que, dans les semaines qui vont suivre, il sera propagé l'idée que Delhay a dénigré le travail de la chargée de communication...ne crois pas cela, Vanessa !

Le gaspillage en mode de gestion

Il y aurait un livre à écrire sur les inepties dans le fonctionnement de la CNBA : du point de vue de l'organisation administrative, c'est assez stupéfiant...et couteux.

L'exemple d'un permanent qui passe un temps fou à imprimer des centaines d'avis à la batellerie qui sont empilés par ordre d'arrivée et détruits au bout d'un an : papier + encre + indemnité du permanent...C'est impressionnant : on peut se procurer un avis ancien sans difficultés par un simple appel téléphone à VNF.

Mais il y a beaucoup plus grave : la CNBA a recruté un « Chargé d'affaires européennes » qui ne connaît rien à la batellerie, mais qui a la capacité à traduire des dossiers en Anglais. Par un très grand hasard, je me retrouve à siéger à Bruxelles dans une « groupe d'experts » qui travaille sur le « VERDISSEMENT » de la flotte fluviale européenne : les réunions sont en langue anglaise, ça demande beaucoup de préparation.

Pour faire très court, ce groupe (une cinquantaine de personnes de tous pays d'Europe) doit préparer des conclusions qui seront soumises au vote du parlement européen qui fixera les directives à respecter dans les années qui viennent pour avoir des moteurs propres. Cela est plein de dangers pour nous : il faut savoir en effet qu'en Novembre (Stephan LHOPITAL y assistait) le groupe concluait qu'il était impossible d'imaginer des motorisations propres pour la petite cale, car ça coûterait trop cher, et en Décembre ils affirmaient qu'il fallait arrêter la construction de la petite cale, c'est-à-dire les tonnages de 1500 tonnes et moins ! (Delhay Jacques y assistait).

Parmi les principaux intervenants, une association de motoristes (tous les plus gros) qui croisent le fer pour prouver que les camions polluent moins que les bateaux (ça leur rapporte surtout beaucoup plus de sous !).

Rassurez vous, le Père Delhay ne baisse pas la garde pour autant, mais vous imaginez bien qu'il est très difficile de tout percevoir et de se positionner correctement, ce qui signifie que le travail de préparation est essentiel...pour cela, le Président de la CNBA n'a rien trouvé de mieux que d'interdire au chargé de mission de me transmettre les documents : c'est HONTEUX, destructeur et scandaleux de voir l'argent des bateliers ainsi utilisé...mais le problème, c'est qu'une majorité d'administrateurs (pourtant informés) ne jugent absolument pas utile de dire quoi que ce soit sur de telles pratiques.

Le mensonge et la déformation comme outil de division :

Dans toute collectivité qui travaille, la capacité du premier dirigeant à organiser le travail collectif, à animer et à motiver l'ensemble de l'équipe est essentielle : à la CNBA on est dans le contraire absolu. Je viens d'en avoir un exemple navrant à propos précisément des moteurs propres.

Les motoristes ont convaincu le groupe d'experts que les bateaux polluent plus que les camions. J'ai soumis au Ministère l'idée de financer des tests comparatifs entre les rejets d'échappement des bateaux et des camions pour démontrer le contraire et j'ai évidemment transmis ces réflexions à la CNBA. Quelques jours après j'apprends par Bruno Cossiaux que Dourlent explique à qui veut l'entendre que Delhay est en train de proposer au ministère de mettre en place des contrôles de pollutions pour « emmerder » les mariniers : voilà qui traduit un sens bien particulier de son rôle de dirigeant ! C'est affligeant et déshonorant !

Dans les années 80, je me suis battu comme bien d'autres pour que la CNBA voie le jour. Aujourd'hui je découvre une véritable REPUBLIQUE BANANIERE qui n'offre aucune perspective, aucune réflexion sur l'avenir du transport fluvial...Pire que cela, certains administrateurs expliquent que de toute façon, les petits bateaux c'est fini... et la CNBA va s'allier avec le CAF...pourquoi ???

Notre argent doit t'il servir à ça ?

La CNBA est un outil **payé** par les bateliers et qui **appartient** aux bateliers :

Les pratiques maffieuses en place n'apportent rien de bon pour l'avenir de ceux qui paient
Il faut imposer des règles saines ou refuser de payer pour une cuisine avariée.

La parole est aux bateliers :

Envoyez moi vos réactions, vos propositions, vos critiques...sarlabord@gmail.com