

Cap à l'amont



Email : ms.esmeralda@proximus.be

N°67– 1^{er} Mars 2011

Le 9 février 2011

Hygiène sécurité et cadre de vie des navigants Autour de la table avec VNF

Il aura fallu 5 mois pour que se concrétise la réunion avec la Direction de VNF

c'est le 28 Juillet 2010 que la délégation reçue par Mr VIEU, Directeur des transports au Ministère présentait une demande que soit étudiée la mise en place de structures comparables aux Comités d'Hygiène et de Sécurité, dotés de moyens de fonctionnement et de pouvoirs bien définis pour instruire et suivre les dossiers liés à la sécurité, à l'hygiène et à la sécurité des bateliers et de leur famille, mais aussi des autres usagers (plaisanciers, transports à passagers...). Cette demande avait été formulée en accord entre la CNBA et le Syndicat La Glissoire.

Le Directeur des transports avait répondu à l'époque que l'idée était à étudier, mais relevait de la compétence de VNF. Le 8 Septembre la Glissoire écrivait à Mr Papinutti pour demander une audience associant la CNBA, les associations demandeuses et la Glissoire afin de présenter cette réflexion et rechercher les meilleurs moyens à mettre œuvre pour que les difficultés liées à la vie sur les canaux soient traités.

Après de multiples relances, une première réunion était programmée pour le 27 Janvier : ça tombait juste le jour des vœux de la CNBA. Elle a donc été annulée et reportée au 9 Février.

Deux Administrateurs de la CNBA, deux représentants de la Glissoire et 4 associations étaient présents (La vague des femmes batelières, l'Amicale des mariniers de Bourgogne, l'Association des familles batelières et sa section Rhodanienne).

Voir en pièce jointe le compte rendu de cette réunion accepté par tous les participants.

Ce n'est que le début d'un long dossier sur lequel il faudra revenir très souvent : pour le moment, on a constaté une forte hésitation de VNF d'aller vers la mise en place de textes légaux définissant les obligations des Ports, des communes et du gestionnaire de la voie d'eau pour qu'ils soient sur un pied d'égalité avec les bateliers qui ont eux des contraintes légales (Règlements de police, prescriptions techniques, contrôles...). Cela est pourtant indispensable pour mettre un terme aux abus que nous subissons au quotidien...Nous y reviendrons souvent.

Surprise !

François BORDRY me sollicite

Il a été quand même un peu scotché, le Père Delhay en recevant le mail ci-dessous envoyé à Capalamont par l'ancien Président de VNF :

Bonjour,

Auriez-vous l'amabilité de m'adresser régulièrement, par mail, la lettre d'information "Cap à l'amont" ? Cela me rendrait service pour bien connaître les préoccupations et les difficultés des mariniers.

Je siège en effet, maintenant, au Conseil général de l'Environnement et du Développement durable (C.G.E.D.D.) et je suis, dans ce cadre, amené à suivre un certain nombre de sujets fluviaux.

Je serais très heureux de pouvoir bénéficier régulièrement de vos informations, si c'est possible. Je vous en suis à l'avance très reconnaissant.

Cordialement.

François BORDRY

- CGEDD.1ère section.

- Inspecteur général de contrôle du Port autonome de Strasbourg.

- Membre de la délégation française à la CCNR (Commission centrale de la Navigation rhénane) et à la Commission internationale de la Moselle.

...L'évènement valait bien une réponse !!!

Monsieur Bordry,

La réception de votre mail m'a considérablement agacé, tant il est vrai que s'il y a quelqu'un qui devrait bien connaître les préoccupations et difficultés des mariniers, c'est bien celui qui a présidé aux destinées de VNF pendant 13 ans et que je considère comme l'un des grands fossoyeurs qui ont le plus contribué à l'extermination d'une part importante de l'artisanat batelier.

Aujourd'hui, les mariniers continuent de disparaître du paysage faute de disposer d'un réseau qui aurait du évoluer pour présenter un potentiel économique réel et permettre aux bateliers de disposer d'un large choix d'évolution de leur cale autrement qu'en s'expatriant ou en s'enfermant dans des bassins clos pour les grands Gabarits ou en exploitant leur Freycinet au 2/3 de leur capacité sur le petit réseau.

Il m'est remonté en mémoire la colère que vous aviez manifesté à mon égard lorsque (*à l'occasion de l'opération montée avec l'IGN de présentation de la carte du tourisme fluvial*) je vous avais dit mon scepticisme sur l'aboutissement du Projet Seine Nord en vous rappelant ma proposition de concevoir le doublement des écluses du Canal du Nord pour des gabarits Campinois ou RHK comme solution intermédiaire dans l'attente d'une réalisation plus grandiose. Vous m'aviez alors expliqué que je n'avais rien compris, et que l'avenir du Fluvial ne pouvait passer que par de la Classe IV ou V et pas moins.

Quelques années plus tard vous me disiez avec la même colère ma stupidité de ne pas comprendre que le renouveau du fluvial passait par la remise à niveau du gabarit Freycinet! Il est vrai que vous aviez entre temps été reconduit dans vos fonctions par le Camarade Gayssot et qu'il vous fallait pour le moins "vendre" sa prétention de faire croire qu'il aidait les travailleurs modestes qui représentaient sa clientèle électorale. Moyennant quoi, la remise à niveau s'est faite avec réduction de crédits et automatisations et vous avez conduit la barque VNF vers la définition d'un réseau magistral qui signifie à court terme l'abandon du hors Magistral et la perte progressive du trafic sur le Magistral, jusqu'à extinction totale.

Votre mail a fait aussi ressurgir dans ma mémoire ce déplacement que j'avais effectué de Agde à Béthune pour vous présenter naïvement le projet de développement du Site de Fonserannes (restitution de l'hostellerie du Coche d'Eau, création d'un centre de ressource international sur le Fluvial...) que vous avez enterré magistralement en décidant d'ajouter un sixième "site Pilote", à votre démarche initiée pour démontrer la grande capacité de VNF à valoriser les sites en partenariat avec les institutionnels.

Près d'un quart de siècle après, le site de Fonserannes est toujours dans son état de délabrement indigne d'un site historique.

Toute la problématique des bateliers réside dans ces quelques exemples: Ils doivent rester les exécutants des choix faits par plus intelligents qu'eux (du moins en théorie) et s'abstenir d'entreprendre hors du balisage fixé par les pouvoirs publics que vous avez représentés avec beaucoup d'efficacité dans cette logique.

Ma première réaction fut donc de l'exaspération, puis je me suis dit que si vous ressentiez le besoin de "bénéficier régulièrement de mes informations", c'est que vous me considérez capable de mettre sur le papier des choses intéressantes qui vous procureraient un « bénéfice » et que, peut être dans vos nouvelles fonctions, que ce soit à la CGEDD ou à la CCNR, vous auriez l'ambition de faire avancer les problèmes et disposeriez pour ce faire de moyens que vous n'aviez pas auparavant à VNF.

Certes, je n'ai pas d'illusions démesurées, mais mon propos étant de faire circuler l'information, je ne manquerai pas de publier ce que vous me feriez parvenir comme informations utiles à la profession, et de vous solliciter ouvertement sur des dossiers présentant des intérêts évidents pour les bateliers.

Ainsi en sera t'il dans les jours qui viennent sur les conséquences liées à l'avarie du bateau WALDHOF sur le Rhin le 13 Janvier 2011.

Je vous mets en pièce jointe le N° 00 de Cap à l'Amont qui définit clairement l'ambition modeste de cette feuille d'information et vous ai bien évidemment inscrit dans la liste des destinataires.

Fluvialement votre,

Jacques DELHAY

Des blocages partout sur nos voies d'eau Capalamont n'arrive plus à suivre pour dire tous les problèmes :

- Dans le Nord, c'est le pont de Blaringhem qui s'effondre : La glissoire écrit à Mr Papinutti (prochain Capalamont)
- Sur la Seine, c'est la grande de Mericourt qui est interdite aux plus de 160 m et on me signale qu'à POSES, la 145m de est en rideau et sur la Grande il faut 30 minutes pour remplir car, une seule vanne fonctionne.
Question : quelles sont les écluses qui fonctionnent sans problème en Seine ?