



## Problème de langue aux pays bas

Notre collègue du ISATIS a de nouveau été ennuyé : il était amarré depuis 24 heures à Zwarte Sluis lorsqu'une vedette de RWS est venue l'interpeler chez lui jeudi soir et lui interdire de repartir sans avoir un traducteur à bord. La patrouille a refusé de lui laisser un ordre écrit !!!

Le Consulat de France informé semble n'avoir eu aucun résultat, et ce matin, La Glissoire a demandé au Directeur des transports (Mr Bourwen-sous direction des transports fluviaux) de faire intervenir le Ministère au plus haut niveau pour indiquer à leurs homologues Néerlandais que s'ils persévèrent dans cette stupide chasse aux pavillons Français, les autorités Françaises n'auront d'autre solution que de pratiquer de même avec les bateaux néerlandais sur lesquels on ne parle pas couramment le Français.

**C'est dramatique de penser qu'il n'y a que cette menace qui puisse calmer le jeu !**

Bonne nouvelle toutefois de l'ISATIS : un confrère néerlandais parlant Français l'a pris en couple pour l'amener à Amsterdam : bel exemple de solidarité et de refus de l'absurde, et grand merci à Mr Eerkes du bateau VIOLENTO.

## Plan de Bataille pour la voie d'eau

C'est sous ce titre que la revue NPI vient de consacrer dans son N°05 de mai 2011 un dossier de 25 Pages qui examine au travers de plusieurs rubriques le « Nouveau souffle qui agite le secteur Fluvial Français. Ce document est à lire avec beaucoup d'intérêt. Le Bureau de La Glissoire fait part à NPI de quelques « sensibilités » différentes sur la question dans un courrier adressé à NPI.



Le 3 Juillet 2011

**Madame Nathalie STEY**  
**Rédactrice en chef de NPI**

*Je viens tout juste d'avoir en main votre N°05 de Mai 2011 : retard de transmission dû aux difficultés de renvoi de courrier pour les bateliers qui naviguent sur le réseau européen. Je vous prie donc de m'excuser pour mon temps de réaction un peu long.*

*Votre Edito m'a plu énormément jusqu'au dernier paragraphe dans lequel je relève trois idées qui m'interpellent ;*

- « Les bateliers se déchirent quant à l'attitude à avoir, face au projet de réforme mené par le Ministère de l'écologie »
- « Le silence des organismes professionnels est assourdissant »
- « Il est urgent de renouer les fils d'un vrai dialogue »

### **Le silence des organismes professionnels :**

je vous transmets la copie du courrier que La Glissoire (organisation professionnelle par définition) a adressé à la Direction de VNF. Ce document a été publié dans le Cap à l'Amont N° 83 dont j'espère vous avez eu réception.

Vous y verrez que nous faisons part de notre analyse sur le projet que nous a présenté VNF et sur ce que nous savons des projets du Ministère qui lui ne nous a rien présenté.

Les éléments dont nous disposons sur les intentions du Ministère sont les différents rapports et notes de synthèse émanant du Ministère ainsi que le document de travail servant de base à l'élaboration du projet de loi de cession de la propriété de l'ensemble du Domaine Public Fluvial au nouvel Etablissement Public dont on ne connaît ni le nom ni les statuts définitifs. S'y ajoutent le RGPP (Directives gouvernementales pour réduire les effectifs de la fonction publique) et le SNIT (Schéma National des Infrastructures de Transport) présenté par notre Ministre en Janvier et qui confirme bien la maigre part qu'elle envisage de consacrer au fluvial dans les 20 à 30 ans qui viennent.

### **Renouer les fils d'un vrai dialogue :**

Si nous avons publié ce document dans le Cap à l'Amont, c'est précisément parce que nous considérons qu'il y a effectivement besoin d'un vrai dialogue sur la question.

Le problème à ce stade, c'est qu'il semble bien que les autres parties prenantes (VNF, Ministère, CNBA, gros armements, chargeurs...) ne semblent pas vouloir s'engager dans une réflexion ouverte, contradictoire et argumentée, permettant d'aller vers des conclusions plus constructives que l'actuel projet que VNF a qualifié de **DYNAMIQUE** et que la CNBA présente à ses ressortissants dans sa Newsletter N°1 sans aucun élément d'analyse, s'en remettant aux remarques que pourraient faire les bateliers.

### **Les bateliers se déchirent :**

Ce propos me surprend ! Il est en effet difficile d'être silencieux et en même temps de se déchirer.

Il y a certes des divergences d'appréciation entre La Glissoire et la Direction de la CNBA sur la façon de percevoir l'avenir de la Batellerie Artisanale (j'y reviens plus loin), mais transformer ces DIVERGENCES en DECHIREMENTS me paraît grave car cette expression nie totalement l'idée de dialogue citée dans votre édito comme nécessaire. Et que l'on partage.

**Comment voudriez vous qu'il y ait « un vrai dialogue » si les divergences ne s'expriment pas ?**

**Si les analyses ne se confrontent pas ?**

Ce qui m'inquiète (et qui motive ce courrier), c'est que vous reprenez l'argument qui nous est servi en permanence depuis quelques semaines par le Président de la Chambre de la Batellerie et quelques autres personnes autour de lui, qui expliquent à qui veut l'entendre que notre Syndicat La Glissoire veut détruire la CNBA : en fait il faudrait, pour être en odeur de sainteté auprès de la Direction de la CNBA, ne jamais exprimer la moindre critique et toujours abonder dans le même sens: **c'est la négation du dialogue et du débat.**

Cela va très loin, car la moindre proposition innovante n'est pas reçue comme telle, mais comme une critique qui sous-entend que la Chambre aurait du y penser et qu'elle n'a donc pas fait son travail.

**C'est ainsi qu'on arrive sur la notion de déchirement et de conflit.**

C'est comme dans un couple qui ne se parle plus, il finit par se déchirer, mais quand il sait s'expliquer et se parler, il se rapproche...ce qui suppose d'être prêt à accepter l'argument de l'autre !...c'est toujours enrichissant.

### **Sur l'Avenir des artisans bateliers :**

Il est clair que le projet du Ministère, relayé par VNF, n'offre aucune image lisible de ce que sera le réseau fluvial dans 50 ans. On marche à vue et on gaspille les moyens déjà trop faibles dont on dispose : c'est ainsi que l'Ecluse de Clévant (port de Frouard) a été allongée il y a à peine plus de dix ans et on parle aujourd'hui de rallonger à nouveau.

Pour Bray Nogent, on a quatre scénarios comme vous le dites dans votre dossier (page 20) et le « débat public » se tiendra hors de tout projet d'ensemble d'aménagement du territoire. On va tomber dans la lutte d'influence politicienne locale en espérant qu'une élection ne bouleverse pas les conclusions au dernier moment...

Il nous semble (et ce n'est qu'un avis) qu'il serait de loin préférable de définir sur la carte de France :

- le réseau que nous voulons demain (dans 20 ans, 50 ans ou 100 ans...)
- le maillage cohérent et logique avec la réalité économique des régions traversées
- la recherche de complémentarité avec les autres infrastructures de transport.

**Pour nous, le vrai débat est là !**

Au lieu de cela, on se trouve avec un projet de remise à niveau d'ouvrages en fin de vie, avec priorité au grand gabarit, ce qui signifie l'extinction progressive du Freycinet que l'on automatise pour faire des économies, et l'on s'en remet à l'espoir de reprise par les collectivités en affirmant que des effectifs minimum resteront pour la gestion de l'eau, ce qui permettra de garantir un minimum de passage bateaux jusqu'à extinction de la petite batellerie (dans combien d'années ?).

Quand aux artisans bateliers Français sur le grand gabarit, leur sort est lié à la maintenance du pavillon Français et l'histoire montre au quotidien que l'évolution vers des tonnages de plus en plus énormes signifie toujours une régression sociale : la batellerie néerlandaise est en train d'en faire l'amère expérience. Il conviendrait donc de mener parallèlement un débat sur le schéma d'aménagement des voies d'eau à moyen et long terme et un débat sur l'évolution sociale dans la batellerie artisanale en n'excluant surtout pas la batellerie salariée.

Visiblement, les projets en cours n'ouvrent pas la porte à la moindre idée de débat ou de dialogue : au mieux on peut espérer être informés, ce que VNF qualifie de concertation comme vous le soulignez page 39 (Réseaux Sociaux) à propos des pieux d'Amfreville en omettant de dire que l'emplacement retenu était contesté à l'unanimité par les bateliers pour sa dangerosité.

Il est grand temps que tous les acteurs concernés, y compris la Presse, arrêtent de se voiler la face et de parler de Projet de développement quand il s'agit de rattrapage tardif après des années d'abandon et de remise à niveau de nos vieux canaux : c'est comme une vieille voiture, elle finit par coûter plus cher qu'une neuve et elle tombe toujours en panne : **il est là aussi le débat pour nos voies d'eau.**