

**Discours de Michel Dourlent au 57^{ème} Pardon de la Batellerie de Conflans-Sainte-Honorine.
Seul le prononcé fait foi.**

Monsieur le Maire,
Monsieur le Député,
Monsieur le Sous-préfet,
Monsieur le Commandant
Messieurs les Présidents et directeurs,
Messieurs les Anciens combattants,
Monsieur l'Aumônier de la batellerie,
Mesdames et Messieurs,
Mes chers collègues et amis,

Je suis très heureux d'être parmi vous aujourd'hui, à l'occasion de cette 57^{ème} édition du Pardon national de la batellerie de Conflans-Sainte-Honorine et je vous remercie chaleureusement de votre accueil. Je remercie également tous les bateliers présents aujourd'hui malgré les difficultés liées aux crues et grâce à qui ce Pardon de la batellerie peut vivre et perdurer.

En tout premier lieu, nous souhaitons remercier M. Laurent BROSSE, Maire de Conflans-Sainte-Honorine, ainsi que toute son équipe municipale pour leurs efforts et leur soutien dans les démarches d'échanges entre Voies navigables de France et les représentants de la profession batelière qui nous a amené ce matin à l'inauguration du débarcadère minute pour les véhicules des bateliers, situé en rive gauche de la Seine.

Souhaitons que l'année prochaine, ou espérons le plus tôt encore, nous pourrions nous retrouver et nous féliciter de la mise en place de borne à eau potable sur ce site de Conflans-Sainte-Honorine.

Vous le savez tous et ici à Conflans-Sainte-Honorine d'autant plus, la voie d'eau a fait beaucoup parlé d'elle ces dernières semaines. Les crues exceptionnelles ont profondément modifié les rivières et canaux français et ont eu un impact sans précédent sur notre

***Discours de Michel Dourlent au 57^{ème} Pardon de la Batellerie de Conflans-Sainte-Honorine.
Seul le prononcé fait foi.***

profession. Nous tenons d'ailleurs à remercier les élus et les habitants de Conflans-Sainte-Honorine qui se sont retrouvés le week-end dernier pour nettoyer les quais et berges où nous nous trouvons aujourd'hui, merci à vous de permettre à ce Pardon de la batellerie de se tenir dans les meilleures conditions.

Les fortes précipitations récentes qui ont touché l'Île-de-France ainsi qu'une partie du Centre et du Nord ont entraîné un épisode de crue historique, en particulier sur l'axe Seine et sur ses affluents.

Cette crue a fait apparaître, si besoin en était, l'insuffisance de l'entretien du réseau fluvial français et de ses infrastructures. Les barrages, vieillissants et pour certains en travaux, n'ont pas joué pleinement leur rôle de régulation des risques hydrologiques. Le manque chronique de dragage des fleuves, rivières et canaux, a aggravé les effets d'une crue déjà exceptionnelle.

L'augmentation du niveau des cours d'eau a conduit à des interdictions totales de navigation sur la Seine, la Marne, la Moselle, l'Yonne, et bien d'autres réseaux, et ce, durant plusieurs jours. Des centaines de bateaux de marchandises s'y sont trouvés bloqués, entraînant d'importantes pertes d'exploitation, ainsi que des mises au chômage technique.

La décrue qui s'est amorcée depuis quelques jours et a permis la réouverture de plusieurs voies navigables suscite toutefois des inquiétudes chez les transporteurs fluviaux qui ne sont pas assurés de pouvoir retrouver des conditions de navigation garantissant un niveau de sécurité satisfaisant.

La crue a en effet provoqué des dommages sur de nombreux ouvrages fluviaux : des digues ont été rompues, des berges et quais se sont effondrés, des barrages ont été endommagés, des portes d'écluses éventrées, des plateformes logistiques inondées, des signalisations arrachées, et j'en passe... L'étendue des dégâts reste pour l'heure inconnue,

***Discours de Michel Dourlent au 57^{ème} Pardon de la Batellerie de Conflans-Sainte-Honorine.
Seul le prononcé fait foi.***

mais pourrait nécessiter d'importants travaux de remise en état pour garantir aux bateliers de pouvoir exercer leur activité convenablement et en toute sécurité.

Dans un contexte économique déjà compliqué, ces épisodes récents n'ont pas aidé notre profession. Pourtant aujourd'hui tout le monde s'accorde pour vanter les qualités du transport fluvial : son écologie, son économie et sa sûreté. La voie d'eau est un formidable outil écologique qui consomme en moyenne 5 fois moins d'énergie pétrole que la route.

Nos voisins belges et néerlandais l'ont bien compris, le transport par voie d'eau représente chez eux respectivement 14% et 31% de la totalité des transports effectués, lorsqu'en France nous stagnons à un petit 4%... Ce retard français est d'autant plus paradoxal au vu du potentiel fluvial du pays avec ses 6500 km de voies navigables, les Pays-Bas qui ont une capacité de moitié inférieure à celles de la France, transportent 4 fois le fret fluvial français. Autrement dit, les réseaux de ces trois pays sont considérablement plus efficaces que le réseau français.

Vous le comprenez bien, de nombreux leviers restent à développer et surtout à maîtriser. Le fluvial français souffre toujours de réglementations contre-productives et d'une insuffisance de ressources budgétaires.

Parmi les freins à son développement : l'état du réseau qui est contraint par un cadre réglementaire strict et des insuffisances en matière d'investissement. La législation française rend difficile voire impossible la réalisation de nouveaux projets d'ouvrages (bassins de retenue, barrages), elle limite la modernisation des infrastructures fluviales et entrave les travaux d'entretien du réseau (comme les dragages). Des dispositions pourtant indispensables à l'essor du transport fluvial. Plus largement, ces obstacles remettent également en cause les aménagements nécessaires à la protection des populations contre les inondations, et malheureusement les événements récents nous donne à voir les résultats de ce manque chronique d'investissement dans les voies navigables françaises.

**Discours de Michel Dourlent au 57^{ème} Pardon de la Batellerie de Conflans-Sainte-Honorine.
Seul le prononcé fait foi.**

Le modèle économique fluvial français est frileux.

Les choix d'investissement, quand il y en a, sont essentiellement axé sur le réseau magistral, délaissant le petit gabarit pourtant essentiel. Mais à quoi serviraient des autoroutes sans routes secondaires ? A quoi bon réaliser un grand et beau canal d'envergure européenne si les bateliers français ne disposent pas d'un réseau national fiable et sécurisé qui leur permet d'être compétitif ?

De même nos territoires et le secteur fluvial ne tireront pleinement bénéfice de ce développement que s'il existe une stratégie territoriale de formation à tous les niveaux. Nos ERPD sont en danger, ici même à Conflans-Sainte-Honorine mais dans plusieurs autres communes également. Nous nous devons d'anticiper l'évolution de notre métier et renforcer l'attractivité des emplois liés à la voie d'eau pour l'avenir de notre profession ainsi que pour nos familles batelières.

Pour toutes ces raisons, le transport fluvial doit bénéficier de financements durables pour assurer sa modernisation, sa fiabilisation et l'avenir de son artisanat batelier français.

Mesdames et messieurs les politiques et les pouvoirs publiques, **n'enterrons pas la voie d'eau !** et donnons-lui les conditions de sa réussite.

Je vous remercie de votre attention et je vous souhaite à toutes et à tous un très bon Pardon de la batellerie.