

**Discours de Michel Dourlent au 56^{ème} Pardon de la Batellerie de Conflans-Sainte-Honorine.
Seul le prononcé fait foi.**

Monsieur le Député,
Monsieur le sous-préfet,
Messieurs les Présidents,
Monsieur le Maire,
Messieurs les Conseillers régionaux, départementaux et municipaux,
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 56^{ème} édition du Pardon national de la batellerie et je vous remercie chaleureusement de votre accueil. Je remercie également tous les bateliers présents aujourd'hui qui font vivre et perdurer ce Pardon de la batellerie.

Tout d'abord, je souhaiterais adresser une pensée émue pour le 1er président de la CNBA, M. LAMOT, qui nous a quitté très récemment. Il a joué un rôle tout particulier dans l'essor et le développement de la batellerie artisanale française et c'est avec un profond respect et une réelle considération que je salue aujourd'hui la mémoire de ce grand homme. Je souhaite également remercier toutes les personnes qui ont participé au fonctionnement de la CNBA depuis sa création il y a de cela 30 ans.

Je salue par ailleurs M. Laurent BROSSE, Maire de Conflans-Sainte-Honorine, ainsi que toute son équipe municipale pour leurs efforts, leur attention et leurs initiatives en faveur de la batellerie. Notre profession a profondément besoin de soutien et d'actions concrètes de la part des pouvoirs publics. La ville de Conflans semble assumer aujourd'hui son patrimoine fluvial, la profession batelière vous en remercie et espère que cette volonté saura perdurer au-delà du simple cadre de ce Pardon.

***Discours de Michel Dourlent au 56^{ème} Pardon de la Batellerie de Conflans-Sainte-Honorine.
Seul le prononcé fait foi.***

Je profite de l'occasion qui m'est donnée ici de prendre la parole pour vous présenter rapidement les actions de la Chambre nationale de la batellerie artisanale. La CNBA, qui joue le rôle d'une chambre des métiers, a pour mission de représenter les bateliers et de défendre leurs intérêts. Nous intervenons régulièrement lorsque des problèmes de navigation se produisent (ce qui arrive malheureusement trop fréquemment) ou lorsque des bateliers rencontrent des problèmes sociaux ou juridiques. Nous aidons également au développement de la profession de transporteur fluvial en mettant l'accent sur la formation. Un travail qui, cette année, a porté ces fruits et nous en sommes fières, avec l'ouverture d'un tout nouveau baccalauréat transport fluvial dans trois établissements français.

Aujourd'hui tout le monde s'accorde pour vanter les qualités du transport fluvial : son écologie, son économie, sa sûreté. Pourtant, beaucoup d'améliorations sont encore nécessaires. Je pense notamment aux problèmes de sécurité des bateliers parce que nous ne sommes pas que des usagers clients mais aussi des résidents du domaine fluvial. Que nous habitons sur l'eau justifie un effort supplémentaire sur les appontements, les éclairages, les distributions en eau, en électricité, les débarcadères à voitures... Nos banderoles sont au fond de nos tabernacles prêtes à être ressorties si nécessaire.

Je pense également au réseau fluvial pour lequel des efforts sont à mener. Il y a bien entendu le controversé canal Seine-Nord Europe qui fait actuellement couler beaucoup d'encre. Notre profession est, bien entendu, favorable à la réalisation de nouvelles infrastructures fluviales et à une harmonisation fiscale et sociale, car notre secteur d'activité a été trop longtemps mis de côté par les pouvoirs publics qui lui préférait la route.

Ce débat actuel sur le canal Seine-Nord Europe ne doit toutefois pas laisser de côté les canaux et rivières moins fréquentés, celui que l'on nomme le petit gabarit. Celui-ci assure un maillage indispensable à notre territoire, et sur lesquels les artisans bateliers jouent un rôle essentiel. Si ces voies sont de gabarit plus modeste, elles n'en ont pas moins le mérite de relier, par exemple, Marseille à Bratislava par voie fluviale. Le plus petit de nos bateaux français remplaçant 10 camions, imaginez-vous un convoi de 5 000 tonnes... ?!

***Discours de Michel Dourlent au 56^{ème} Pardon de la Batellerie de Conflans-Sainte-Honorine.
Seul le prononcé fait foi.***

Il est donc primordial aujourd'hui de trouver des solutions logistiques utilisant et articulant le petit et le grand gabarit afin d'éviter le transfert partiel de trafic vers la route et tous les désagréments qu'on lui connaît. Car la voie d'eau est un formidable outil écologique, elle consomme en moyenne 5 fois moins d'énergie pétrole que la route et pollue beaucoup moins l'air. La voie d'eau est donc une réponse pertinente aux enjeux énergétiques et environnementaux. Un réel atout pour notre planète.

La COP 21 qui se tiendra à Paris en décembre 2015 va aussi être un moyen de sensibiliser les élus, médias, entreprises et citoyens aux questions climatiques. Si l'objectif est, en premier lieu, d'aboutir à l'adoption d'un premier accord universel et contraignant sur le climat, il sera également l'occasion de faire reconnaître et rendre visible la contribution des transports, et plus particulièrement du transport fluvial, à la réduction des émissions de gaz à effet de serre et au développement durable. Nous souhaitons que le transport fluvial y trouve toute sa place et que l'alternative qu'il représente soit réellement et sérieusement étudiée comme une solution de transport durable à même de répondre aux enjeux économique et écologique de notre société.

Dans cette logique, la CNBA encourage les projets qui donnent à voir la voie d'eau comme un formidable outil économique et écologique. Des projets comme celui porté par l'association Vivre le Canal, présente aujourd'hui sur les stands de ce Pardon, qui durant 4 mois et 15 escales de Bordeaux à Paris, va sensibiliser aux enjeux de la réduction du coût environnemental des transports et assurer la promotion du transport fluvial. Merci à eux et à toutes les associations qui font vivre, chacune à leur niveau, la batellerie artisanale française.

Car aujourd'hui, il ne s'agit plus essentiellement de convaincre mais de réunir toutes les conditions pour asseoir définitivement le développement du mode fluvial.

Des pistes d'amélioration et d'optimisation de ce moyen de transport existent dans de nombreux domaines : au niveau des infrastructures, du matériel, des modes d'exploitation, du financement, de l'organisation de la logistique fluviale, de la réglementation... et j'en

***Discours de Michel Dourlent au 56^{ème} Pardon de la Batellerie de Conflans-Sainte-Honorine.
Seul le prononcé fait foi.***

passé... De nombreux leviers restent à développer et à maîtriser, et pour cela les discours ne suffisent pas malheureusement. C'est aujourd'hui en termes d'actions concrètes et ambitieuses que la voie d'eau veut espérer être entendue et défendue. Et c'est avec le concours de tous les acteurs du fluvial mais également accompagné de collectivités audacieuses et entreprenantes que nous devons établir 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.