

**Discours de Michel Dourlent au 58^{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 58^{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 et grâce à qui ce Pardon de la batellerie peut vivre et perdurer.

Nous souhaitons remercier M. Laurent BROSSE, Maire de Conflans-Sainte-Honorine, ainsi que toute son équipe municipale pour l'organisation de cette belle fête populaire qu'est le Pardon de la batellerie et qui nous permet à nous, transporteur fluviaux, de montrer à tous ce qu'est notre métier et **l'énorme potentiel** que porte le transport fluvial dans notre pays ainsi qu'au niveau européen.

Car aujourd'hui, le transport par voie navigable est une **réelle alternative** à la route et un formidable outil pour favoriser la transition écologique et il mérite à ce titre que l'on s'y intéresse de près.

Car les chiffres parlent d'eux-mêmes :

- Notre réseau fluvial français est le plus long d'Europe avec **8 500 km** de voies navigables,
- Plus de **52,7 millions de tonnes de marchandises** ont été transportées l'année dernière par nos bateaux,
- Et la batellerie artisanale française dispose d'une capacité de cale **de plus de 626 000 tonnes.**

La voie d'eau a de l'avenir et nous en sommes persuadés.

*Discours de Michel Dourlent au 58^{ème} Pardon de la Batellerie de Conflans-Sainte-Honorine.
Seul le prononcé fait foi.*

Il est grand temps de lui donner la place qu'elle mérite et nous espérons que les **nouveaux élus, le nouveau gouvernement et les futurs députés** sauront voir en ce mode de transport un mode éco-responsable à même d'offrir une réponse pertinente aux problématiques de pollution et d'engorgement des routes.

Le développement du transport fluvial s'inscrit pleinement dans les orientations de la loi sur la Transition énergétique dont on parle tant ces dernières années. À la tonne transportée, **il consomme 4 fois moins d'hydrocarbures et génère 4 fois moins de CO2 que la route.**

Le fluvial a des avantages indéniables, pour exemple : le plus petit de nos bateaux peut remplacer 14 camions et un convoi fluvial poussé composé de 2 barges peut transporter autant que 220 camions !

Pour autant, **il ne s'agit pas non plus de faire n'importe quoi pour le simple plaisir de faire du fluvial**, il ne s'agit pas de faire des canaux, des autoroutes qui auraient les mêmes défauts que le transport routier. **L'idée est surtout de rationaliser l'utilisation du transport fluvial et la répartition modale des transports.**

Car s'il est important de parler du futur canal Seine-Nord, **il ne faut pas oublier le réseau secondaire**, car il serait aberrant d'amener les marchandises par les routes jusqu'au futur canal alors même qu'il existe à titre d'exemple la rivière de l'Aisne qui permet déjà d'alimenter l'Oise. **Il faut donc penser nouvelles infrastructures bien entendu**, mais ne pas oublier pour autant le réseau connexe qui a tout autant sa place dans la construction d'un futur fluvial durable.

Aujourd'hui, la profession se demande : **à quand une phase plus offensive dans la gestion de la voie d'eau française ?** Ce que nous attendons c'est avant tout un signal clair de la part du gouvernement qui nous parle de développement durable à grand coup de Grenelle de l'environnement et de COP21 mais qui ne donne pas, pour autant, la part belle au **transport le plus éco-responsable.**

Car aujourd'hui et depuis maintenant plusieurs années, notre profession de transporteur fluvial souffre d'obstacles qui ralentissent son développement et limitent sa compétitivité.

***Discours de Michel Dourlent au 58^{ème} Pardon de la Batellerie de Conflans-Sainte-Honorine.
Seul le prononcé fait foi.***

Si aujourd'hui les entreprises artisanales constituent le gros de la batellerie, **elles sont confrontées à de nombreuses difficultés**. L'année 2016 a été difficile pour le trafic fluvial, d'abord avec les crues en juin puis la mauvaise récolte céréalière qui a énormément impacté notre profession, **avec une diminution de près de 20%**.

Le réseau fluvial français souffre également de nombreux handicaps : maillage imparfait, ouvrages en fin de vie, infrastructures limitant les trafics, stationnements fluviaux insuffisants, etc.

Actuellement, la route est la seule infrastructure de transport dont le linéaire augmente. Les voies navigables ont subi une diminution de 24 % depuis le début des années 90. **Sur 400 milliards d'euros investis en 25 ans** dans les infrastructures de transport, 69 % ont été affectés au réseau routier **et seulement 1,1 % pour le réseau fluvial**. Et que dire des mesures censées favoriser les transports alternatifs comme l'écotaxe par exemple **qui a tout simplement été abandonnée**.

Le décalage est donc grand entre d'un côté, les discours politique sur la nécessaire transition énergétique et le développement durable **et, de l'autre**, la réalité effective vécue par les transporteurs fluviaux qui ont le sentiment d'être mis à l'écart au profit d'un routier tout-puissant.

Aujourd'hui, nous voulons faire entrer la navigation fluviale dans la nouvelle économie verte du 21^{ème} siècle.

Il faut donc donner au transport fluvial les moyens de ses ambitions en offrant à Voies navigables de France les moyens de mener des améliorations conséquentes sur son réseau et d'offrir des services adaptés à la batellerie. L'année dernière nous avons inauguré le débarcadère à voiture sur la rive gauche de Conflans-Sainte-Honorine, cette année nous devions disposer d'un robinet à eau mais malheureusement ce service n'a pas été mis en place mais peut-être peut-on envisager son inauguration pour le Pardon de l'année prochaine ?

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.

*Discours de Michel Dourlent au 58^{ème} Pardon de la Batellerie de Conflans-Sainte-Honorine.
Seul le prononcé fait foi.*

Mesdames et messieurs les politiques et les pouvoirs publics, il est aujourd'hui plus que jamais nécessaire de donner au fret fluvial et à l'artisanat batelier en particulier, un cadre favorable à son essor. **Nous espérons que ce nouveau quinquennat qui s'ouvre** pour notre pays apportera avec lui des personnes à même de voir **l'incroyable potentiel de nos voies d'eau** et le formidable outil que représente le fluvial pour nos transports et pour le développement durable de notre pays.

Administrée par des professionnels de la batellerie, élus par les bateliers eux-mêmes, **la CNBA mène une action de terrain**. Nous n'avons eu de cesse de porter la voix de la batellerie artisanale auprès des décideurs politiques et économiques, nationaux comme européens **et nous ne cesserons de le faire**.

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