



Pour tenir compte des difficultés de liaisons résultant de l'itinérance de notre profession, merci d'adresser le courrier en double exemplaire :

Mr Daniel CLAEYS –Président – 13 rue Basse -77130 MAROLLES SUR SEINE [calimero-fluvial@hotmail.fr](mailto:calimero-fluvial@hotmail.fr)

Mr Jacques DELHAY – secrétaire – 1158 Chemin du halage – 59500 DOUAI [ms.esmeralda@proximus.be](mailto:ms.esmeralda@proximus.be)

Le 5 Avril 2011

## COMMUNIQUE DE PRESSE

**Le seul Syndicat actif de bateliers artisans Français est exclu par les pouvoirs publics de la table ronde organisée à l'occasion du déplacement du Président de la République à Nesle pour faire une nouvelle annonce sur le devenir du projet de liaison fluviale à grand gabarit Seine Nord Europe.**

La profession ne sera représentée dans cette opération que par quelques administrateurs de la CNBA (Chambre Nationale de la Batellerie) parmi lesquels ne figure pas le premier Vice Président qui est par ailleurs le responsable National de ce syndicat : ce choix d'exclusion fait par le Président de la CNBA montre s'il est besoin sa volonté de ne pas faire place à la moindre analyse critique sur ce projet dont les caractéristiques posent pourtant de nombreuses questions pour la profession.

La construction d'écluses uniques d'un gabarit surdimensionné en regard des possibilités offertes aux deux extrémités du projet et l'absence totale de standardisation des ouvrages sont des facteurs

- de surenchérissement des coûts de construction
- de coûts d'exploitation élevés sur le long terme
- de recours à des solutions coûteuses (pompages) pour la gestion l'eau dans une région où les réserves d'eau sont pourtant connues pour être faibles.
- D'affaiblissement de capacité de trafic compte tenu des temps d'éclusages allongés

Un canal construit avec des écluses doubles accolées, de dimensionnement plus réduit et de hauteur de chute standardisée, offrant des capacités de charge de l'ordre de 1500 à 2000 tonnes par unité présenterait de nombreux avantages :

- Construction des écluses selon un modèle standard évitant de multiplier les frais d'études et de mise en œuvre lors de la construction.
- Réduction de moitié des quantités d'eau rejetées de l'amont vers l'aval en utilisant les écluses doubles accolées comme bassin d'épargne
- utilisation de technologies beaucoup plus simples et plus fiables.
- Stock de pièces de dépannage devenu possible du fait de la standardisation des ouvrages
- Accélération des cadences d'éclusement conduisant à augmenter le potentiel de capacité de trafic.
- Difficultés de navigation réduites avec des unités de gabarit plus raisonnable.

Force est de constater que le projet tel qu'il est présenté ne résulte d'aucune réflexion sérieuse sur les conditions et les coûts d'exploitation à long terme, alors que toute l'histoire des canaux artificiels a démontré que les techniques les plus simples et les plus robustes étaient les seules

durables : le projet actuel se veut séducteur et utilisateur de technologies complexes, coûteuses et dont la fiabilité sera affaiblie.

Au-delà des rebondissements politiques autour de ce projet, au-delà du nouvel effet d'annonce qui ne trompe personne à la veille d'une échéance électorale capitale pour l'actuel Président sortant, il est essentiel d'engager un véritable débat sur les choix techniques pour éviter d'engloutir des fonds publics dans une réalisation dont la fiabilité et l'économie de gestion ne serait pas avérée.

Nous sommes contraints de constater le rejet de la seule composante syndicale à la manifestation d'aujourd'hui.

Le Bureau de La Glissoire.