

# Cap à l'amont



s'en Depuis le début de l'année,  
Email :

N° 6 - Dimanche 17 Janvier 2010

## Le bateau ISATIS inquiété aux Pays Bas :

problème de langue !

En naviguant sur le Lek (Pays Bas) le 2 Janvier 2010, le bateau ISATIS (à Mr Delaval) a été interpellé à l'aval de Wageningen par la vedette de la RWS (Rijnwaterstraat) qui exerce la police de navigation sur le secteur et qui l'ont immobilisé à l'écluse de Driel, l'obligeant à prendre un pilote néerlandais bilingue pour repartir. La RWS a considéré que Mr Delaval ne parlait pas suffisamment le Néerlandais pour naviguer en sécurité sur ce bras du Rhin : en effet, le règlement de police du Rhin dans son article 4-05 dit « *les liaisons de radiocommunication entre les stations de bateaux doivent se tenir dans la langue du pays dans lequel se trouve la station du bateau qui commence la conversation téléphonique. En cas de difficultés de compréhension, il convient d'utiliser la langue allemande* ».

Cette interpellation a considérablement étonné Mr Delaval, qui pratique cette navigation depuis vingt ans et n'a jamais eu de difficulté à se faire comprendre aux pays bas, dans la mesure où il est capable de s'annoncer aux écluses et sorties d'écluses ou de port et de régler les problèmes de route avec les autres bateaux dans un néerlandais simple mais compréhensible et qu'il comprend les demandes des autres stations lorsque les appelants restent dans un langage simple.

Mais cela n'était pas suffisant pour la patrouille de police : Mr Dellaval, ne parle pas Néerlandais couramment, il est donc dangereux. De retour le 6 Janvier, avalant, il est de nouveau interpellé par la même patrouille : son affréteur lui envoie un confrère qui débarque à IRENE SLUIS, à l'entrée du canal d'Amsterdam au Rhin : il sort à cet endroit du territoire Rhénan. Le lendemain, nouvelle interpellation à Utrecht : il n'est pourtant plus sur le bras du Rhin, mais le policier prétend que la règle s'applique aussi hors du Rhin, sur tout le territoire néerlandais et fait référence à une loi de Juillet 2009 qui est entrée en vigueur le 1<sup>er</sup> Janvier 2010. Cette loi, Mr Dellaval n'en verra pas la copie et personne ne saura lui dire si elle existe (Consulat, CNBA, VNF, Ministère des transports français...).

Alors de quoi s'agit t'il ? La démarche de la patrouille du Lek n'est pas isolée : moi même, j'ai été interpellé par la RWS à l'aval de St Andries sur le Waal, autre bras du Rhin. Fort heureusement, je me débrouille assez bien en Allemand, l'affaire en est restée là, et un autre batelier, l'Alabama a lui aussi eu un problème comparable resté sans suite. Il apparaît donc évident que les forces de police néerlandaises ont reçu des instructions pour faire appliquer strictement l'article 4-05 du RPR. Ceci est confirmé par MR FRISON, journaliste du SCHEEPVAARTKRANT dans sa publication du 13 Janvier, page 5 de l'édition n°24, qui fait état des propos de l'un des contrôleurs de l'ISATIS qui indique que depuis Novembre ils établissent des procès verbaux et depuis Janvier arrêtent les bateaux.

Il est pour le moins étonnant qu'une telle rigueur soit instaurée subitement, y compris hors des limites du Rhin où à priori il n'y a pas de texte connu et diffusé. Ceci intervient précisément en pleine période de crise économique, après que le gouvernement néerlandais ait mis en place des mesures protectionnistes pour les plus grosses unités surendettées et se trouve critiqué pour cela. Doit t'on discerner là une volonté de l'autorité néerlandaise de créer une gêne supplémentaire aux bateliers des autres pays ?

Où va t'on s'arrêter dans les exigences imposées aux bateliers ? Il y a 50 ans, personne n'avait la VHF, et pourtant tout le monde naviguait avec des bateaux beaucoup moins bien équipés, sans radar, sans Tresco, avec des gouvernails manuels et une foule impressionnante de bateaux, de chalands, de remorqueurs qui se croisaient, se dépassaient, viraient... Chacun respectait les règles de navigation et il n'y avait pas besoin de se parler ou de s'annoncer : les feux, les drapeaux, les signaux sonores étaient utilisés. Puis on nous a obligé d'avoir 1 poste VHF, et ensuite 2 postes à bord, et aujourd'hui on a l'impression qu'un bateau est devenu dangereux sans liaison phonique : mais qu'est ce qui est prioritaire ? le règlement général de police ou la parole ? la VHF qui n'est qu'un instrument d'aide à la navigation tend à être considéré comme outil incontournable : s'agit t'il de dériver de bureaucrates règlementaristes ignorant les réalités professionnelles ou de prétexte à plus de coercition : la démarche est ressentie par nombre de bateliers comme une véritable provocation : ceci est dangereux et risque de dégénérer en réactions violentes.

Les règles édictées par l'agence Nationale des fréquences précisent que c'est la langue du pays qui doit être utilisée : alors, arrivera t'on à cette absurdité d'obliger les néerlandais qui naviguent en France et ne parlent pas couramment le Français à prendre un pilote ? Il faut à mon avis choisir entre la souplesse pour toutes les parties ou la rigueur pour tous. Il est clair en tous cas dans mon esprit que je ne saurais accepter une différence de traitement entre acteurs d'une même profession : je demande aux Autorités Françaises de s'entendre avec les autorités Néerlandaises pour estimer que les vrais professionnels ont une capacité à se comprendre avec un langage basique et une bonne volonté qui sont utilisées dans le fluvial depuis des décennies et qui fonctionne très bien avec des bateliers qui font l'effort d'acquérir les termes professionnels dans les langues étrangères .

Merci à tous les confrères de signaler les problèmes qu'ils auraient sur cette question, avec l'espoir que le bon sens prendra le dessus.....Jacques DELHAY