



SERVICE PUBLIC EN DECLIN SUR LE CANAL DES DEUX MERS

En 1991, date de création de l'établissement Voies Navigables de France la Direction territoriale du sud-ouest qui gère l'ensemble du Canal des deux Mers comptait environ 500 agents.

En 2018 elle ne compte plus que 305 personnels titulaires et 123 personnels précaires sous CDD.

En 2022, fidèle à la feuille de route du gouvernement déclinée via le comité Action Publique 2022, c'est 45 postes de plus dont la suppression est annoncée.

Accès au Service Public, qualité du service public, continuité et sécurité du service public, répartition de la richesse que constitue le domaine public, sur tous ces sujets les voyants sont au rouge sur le Canal des deux Mers.

QUEL ACCES AU SERVICE PUBLIC ?

DES RESTRICTIONS DE PLUS EN PLUS FORTES... JUSQU'OU ?

Exploiter le canal consiste à assurer le passage aux écluses des bateaux. La restriction de l'accès au réseau navigable avec l'annonce d'une fermeture de la navigation dès 2019 pendant deux mois supplémentaires va à rebours des besoins exprimés par les usagers professionnels: aujourd'hui l'ouverture à la navigation est assurée du 17 mars au 31 octobre, demain ce ne serait que de mai à septembre.

Pourtant le potentiel de développement économique pour les territoires à travers l'activité touristique, et le fret sur le Canal Latéral, devrait au contraire conduire à élargir l'accès au réseau navigable, de nombreuses études le démontrent.

La déshumanisation croissante liée au non remplacement du personnel éclusier, vis-à-vis duquel usagers et plaisanciers manifestent pourtant leur attachement, se fait au profit d'une automatisation des ouvrages coûteuse en terme d'investissement et dont le coût de fonctionnement n'est pas assumé : en effet, les machines, même sophistiquées, ont besoin de compétences humaines pour la supervision, l'entretien, la maintenance, autant d'emplois et de savoir-faire nécessaires déjà présent, mais qu'il faudrait développer alors que les effectifs diminuent.

Sur le secteur *toulousain* et le canal latéral à la Garonne, l'auto-éclusage des professionnels est même envisagé, c'est-à-dire un canal des deux mers en libre-service où le conducteur du bateau se verrait confier l'ouvrage et deviendrait producteur du service dont il a besoin en procédant seul aux manœuvres.

QUELLE QUALITE DE SERVICE ?

DES CONDITIONS DE NAVIGATION ET DES CONDITIONS DE TRAVAIL FORTEMENT DEGRADEES

Les usagers subissent directement le manque d'effectif puisque les délais d'intervention des agents le long du linéaire, en cas de panne ou d'incident se sont allongés et que l'entretien est défaillant.

Le groupage des écluses, qui consiste à faire travailler en itinérance un éclusier sur plusieurs points de passage, permet à la direction d'afficher un maintien minimum de service, au prix de conditions de travail de plus en plus pénibles : sur certains secteurs, le périmètre d'intervention des agents s'étend sur 65 km et 1h30 de délai d'intervention d'un bout à l'autre avec la fatigue et les risques qui en découlent !

Les agents sont en prise directe avec le mécontentement grandissant sur le terrain et deviennent des fusibles, entre une Direction qui justifie certains choix par les exigences des personnels et des usagers enclins de ce fait à leur attribuer l'origine de leurs difficultés. L'exemple de la révision des horaires de navigation cette année illustre parfaitement l'esprit de division auquel il ne faut pas céder.

QUELLE CONTINUITE DU SERVICE PUBLIC, GARANTE DE LA SECURITE DES BIENS ET DES PERSONNES ?

Les autorités et le public doivent avoir pleinement conscience que le dispositif d'astreinte à la DTSO atteint un seuil critique. L'extension des périmètres d'astreinte qui rend aléatoire le résultat de l'intervention des agents alors que sont en jeu des phénomènes naturels d'inondation dont on connaît la rapidité et l'ampleur des dégâts potentiels.

L'automatisation mettrait également en jeu des questions de sécurité si aucune limite n'était fixée, car elle accroît les risques pour les navigants sur les écluses où la fréquentation est forte et les manœuvres plus dangereuses.

QUELLE UTILISATION DE LA RICHESSE PUBLIQUE ?

PRIVATISATION DU DOMAINE PUBLIC, DECLASSE EN DOMAINE PRIVE, POUR SATISFAIRE L'APPETIT DES PROMOTEURS IMMOBILIERS

Le Canal des deux Mers est une voie d'eau mais c'est aussi un domaine public constitué de maisons éclusières, d'un bâti qui possède une valeur patrimoniale et architecturale jusqu'ici sous maîtrise publique à travers notamment des appels à projet dont sont chargés des personnels de la DTSO. Cette mission est aujourd'hui en péril.

Le projet de loi sur les mobilités déposées à l'assemblée nationale comporte une disposition qui ouvrirait la voie à une spoliation accélérée de cette richesse publique au profit d'intérêts privés : en lieu et place de la loi, il suffira d'une décision du directeur général de VNF pour déclasser le domaine public et le vendre.

Pour cela, depuis la modification de ses statuts en 2013, VNF dispose d'une filiale dédiée ainsi que de la possibilité de prendre des participations dans des sociétés civiles immobilières.

Cette filiale a l'intention de procéder sur le périmètre de la DTSO à une série de « valorisations immobilières » sur lesquelles la transparence est loin d'être de mise, y compris quand les bâtiments en question hébergent encore des services et des personnels, comme c'est le cas à Carcassonne ou au bassin des filtres à Toulouse.

Cette externalisation touche l'ensemble des missions, telle l'entretien des berges, la mécanique des véhicules, le dragage ...sur lesquelles la Direction refuse de communiquer des chiffres car une évaluation démontrerait le gaspillage d'argent public qui en résulte pour des prestations souvent de moindre qualité que celles réalisées en régie.