



## spécial nouveau schéma directeur d'exploitation

Union Fédérale Equipement

N° 24 13 mai 2005

# L'EAU FORTE

Supplément gratuit au n°162 de JALONS CFDT

## EDITO

Le nouveau schéma directeur d'exploitation qui va être mis en place à partir de 2006 (avec des objectifs jusqu'en 2010) a fait l'objet, au printemps, de trois réunions associant les syndicats, la DTT/VN et VNF.

La CFDT ne s'est pas limitée, comme les autres organisations syndicales, à la défense des personnels, mais a pris en compte également la demande des usagers, la place que doit avoir le transport fluvial dans notre société, l'aspect écologique et touristique des voies navigables.

Défendre l'avenir de l'outil de travail, c'est défendre l'avenir des personnels.

La question de l'ouverture les jours fériés et la position favorable de la CFDT (à l'exception du 1<sup>er</sup> mai) en est un exemple

Si pour les autres syndicats, il faut rester fermé le dimanche de Pâques et le 14 juillet, pour la CFDT, la question ne se pose plus.

Par contre une meilleure indemnisation (ISH ou autre forme de compensation) des jours fériés est nécessaire. Par contre, nous devons nous battre contre les limitations abusives des congés en saison estivales qui surgissent ici et là !

Mais le nouveau schéma directeur va bien au-delà des niveaux de service et des programmes spécifiques qui sont liés (automatisation, modernisation des barrages....)

La déclinaison locale du SDEVN va se traduire par des plans particuliers d'exploitation (PPE) à discuter dans chaque service (CLHS et CTPS) d'ici un an.

A travers ces plans, c'est bien la baisse des effectifs des agents et CEE qui nous attend (moins 2% par an jusqu'en 2008 contre 1.5% de baisse pour les routes) avec des conséquences en terme de redéploiements du personnel de l'entretien vers l'exploitation, avec priorité au réseau magistral.

La question de l'emploi est bien plus importante que l'ouverture ou non d'un jour férié, il ne faut pas se tromper de combat !

PPE, contrat d'objectif, l'abandon progressif du réseau régional par l'Etat/ et VNF se profile à l'horizon.

Assurer le devenir du réseau transférable et son personnel c'est aussi le combat de la CFDT !

Christian Fourcoual - Responsable secteur VN/PM de l'UFE-CFDT

## SOMMAIRE

- Edito
- Réforme du statut des agents et CEE : réunion du 11/02
- Compte-rendu des audiences CFDT / VNF / DTT
- Décentralisation : Compte-rendu réunion du 10/02

## CONTACTS

Union Fédérale Equipement CFDT  
30 passage de l'Arche  
92055 la Défense cedex  
tél : 01.40.81.24.00 – fax : 01.40.81.24.05

Militant permanent secteur VN/PM  
Christian Fourcoual  
port.06.20.35.48.88  
[ChrisFourcoual@aol.com](mailto:ChrisFourcoual@aol.com)

## Le nouveau schéma directeur d'exploitation des voies navigables (SDEVN)

### ☞ De quoi s'agit-il ?

Il s'agit des niveaux de service que VNF s'engage à mettre en place d'ici 2009 (avec bilan intermédiaire pour éventuels ajustements) sur le réseau qui lui est confié.

Ces niveaux, inscrits dans le SDEVN, ont été discutés avec les usagers, les services navigation et DDE-mixtes, puis avec les syndicats lors de 3 réunions de mars à mai. Le SDEVN a été approuvé par le conseil d'administration de VNF, et doit être signé à la suite des réunions avec les syndicats.

Par niveaux de services, on entend principalement :

- l'ouverture du réseau : définitions des saisons, horaires, formule de passage à la demande, jours fériés fermés à la navigation
- exploitation du réseau : cassage de glace, chômage, disponibilité des ouvrages, garantie du rectangle de navigation...
- information et service à l'utilisateur (dont un projet d'appel par n° unique)

Il faut distinguer deux classifications du réseau qui se cumulent

- le réseau magistral et le réseau régional : le second est transférable, l'autre pas
- la hiérarchie du réseau en 4 catégories avec des niveaux de service pour chacune de celles-ci.
  - 1) le grand gabarit classé en 1A et 1B
  - 2) les voies connexes
  - 3) les voies à vocations multiples
  - 4) les voies à vocation touristique

Chaque service va devoir décliner au plan local et d'ici un an le SDEVN. Il s'agira d'élaborer un plan particulier d'exploitation (PPE) avec avis du comité local hygiène et sécurité et du comité technique paritaire.

Ce PPE doit permettre de mettre en évidence les moyens nécessaires par service pour parvenir aux objectifs fixés par le SDEVN. Il est soumis à l'avis de la direction générale de VNF.

La répartition des effectifs sera réalisée par l'administration centrale sur proposition de VNF, qui tiendra compte :

- des objectifs de niveaux de service
- de l'évolution naturelle des effectifs des services (mobilités, mutations...)

L'allocation des moyens à chaque service tiendra compte des efforts de celui-ci en termes de réorganisation (accompagnement, mutualisation, mobilités volontaires des personnels, création d'équipes volantes, utilisation de nouvelles technologies...) mais aussi en terme d'abandon effectif, immédiat ou programmé à courts termes de certaines tâches (travaux en régie pour le compte de tiers ou non liés aux tâches prioritaires)

## **Que pense la CFDT du nouveau schéma directeur d'exploitation des VN ?**

Voici la déclaration CFDT lors de la réunion du 24 mars. Sa pertinence est apparue tout au long des 3 réunions consacrées au SDEVN

*Le nouveau schéma directeur d'exploitation des voies navigables, en terme de niveau de services et d'information aux usagers est une nécessité face aux évolutions des besoins de notre société en matière de transports, de loisirs.*

*La CFDT s'est, il faut le rappeler, engagée sur la question du service à rendre à l'utilisateur notamment sur l'ouverture à la plaisance le 14 juillet, un sujet pourtant sensible, sur une ouverture d'amplitude plus large sur le grand gabarit, pour favoriser le transport fluvial.*

*Nous dénonçons cependant l'insuffisance du régime indemnitaire pour le travail atypique.*

*Le schéma directeur qui nous est présenté a le mérite d'exister, d'éclairer sur la diversité du réseau et de favoriser une homogénéité des pratiques.*

*Pour autant, il s'attèle davantage à mettre les niveaux de service en adéquation avec les moyens (effectifs et régime indemnitaire) plutôt que l'inverse. Par exemple la réduction d'amplitude sur le réseau 2 le dimanche : 9h au lieu de 12h voire de 14h, par exemple la limitation à 5h30 de la plage après-midi plutôt que 6h (pour ne pas payer l'ISH première part) .*

*D'autres parts, les niveaux de service dit « cibles » ne pourront être atteints qu'avec une modernisation rapide des méthodes d'exploitation, qu'avec des effectifs supplémentaires, Exemple dans le cas du passage à 12h d'amplitude sur le réseau 2 non automatisé qui nécessitera un double poste.*

*Outre qu'elle impose une réforme attendue du statut des agents et CEE, la modernisation des ouvrages, des méthodes d'exploitation doit tenir compte de la sécurité des usagers et celles des agents.*

*L'accompagnement des bateaux nécessite d'autres conditions de travail, la gestion centralisée des ouvrages grand gabarit doit être une exception dans des cas bien particuliers et pour réduire la pénibilité du travail de nuit.*

*Il faut des effectifs supplémentaires, mais le contrat d'objectif Etat/VNF consacre une baisse de 2% et, nous ne sommes pas dupes, c'est les catégories « C » d'exploitation qui en feront principalement les frais. Et ceci soulève déjà de nombreux problèmes de gestion liée aux départs en retraite.*

*La CFDT s'oppose donc aux suppressions d'emploi annoncées qui vont entraîner le redéploiement des postes du réseau régional vers le réseau magistral, avec priorité à l'exploitation et à la maintenance par rapport aux missions d'entretien actuelle.*

*Dans le cadre du plan particulier d'exploitation, nous dénonçons le "marchandage", équivalent à un système au mérite, qui sera fait aux services pour répondre à leur demande de moyens.*

*En effet seul les services qui mutualiseront les moyens, feront appel à la mobilité volontaire des agents, qui abandonneront immédiatement ou à court terme les travaux en régie...seront "récompensés"*

*De même l'abandon des travaux en régie pose la question de la reconversion des agents avec formation à la clé. Ce volet n'est pas abordé!!!*

*Le nouveau schéma directeur pose également la question des organisations du travail avec pour conséquences la modification des règlements intérieurs locaux et du régime indemnitaire.*

*L'ARTT avait pour objectifs d'harmoniser les pratiques par des règles communes. Force est de constater que, comme pour la circulaire de 1982, chaque service a continué à faire sa propre cuisine, par exemple un service ne tient pas compte de cycle de travail et comptabilise les heures normales tout en accordant des bonifications horaires au service fait.*

*La vocation d'harmonisation du nouveau schéma directeur doit se traduire également dans les organisations de travail et régimes indemnitaires. La DPSM doit s'approprier véritablement cette question et donner des exemples d'organisations et cycles de travail par rapport aux contraintes des amplitudes d'ouvertures.*

*Enfin il convient de formaliser une bonne fois pour toute la question des règles d'occupation des logements NAS tant la situation est variable d'un service à l'autre, quand ce n'est pas à l'intérieur du service! D'autant que l'astreinte peut être intégrée dans l'organisation du travail à l'exploitation.*

## ☞ Quelques éléments du nouveau schéma directeur

- Le nouveau schéma directeur détermine 5 jours de fermeture (1) sur l'ensemble du réseau confié à VNF : 1<sup>er</sup> de l'an ; 1<sup>er</sup> mai ; 1<sup>er</sup> novembre ; 11 novembre ; Noël.
  - (1) le 1<sup>er</sup> novembre navigué sur la Grande Saône (lien avec le Rhône) contre l'avis des syndicats à l'exception de la CFDT ; sur les voies relevant des régimes internationaux, c'est les textes locaux qui s'appliquent : la Moselle de Metz à Neuves Maisons pourra opter sur le régime international.
- Le nouveau schéma directeur détermine les dates de haute et basse saison (applicables en 2006):
  - pas de différenciation pour le réseau 1
  - 2 saisons pour le réseau 2 et 3 avec dates fixes (du 17 mars au 10 novembre ; du 11 novembre au 16 mars)
  - introduction d'une saison intermédiaire pour le réseau 4 (du 17 mars au 30 avril et du 1<sup>er</sup> octobre au 10 novembre)
- Sur le réseau 1 et 2 le service est continu
- Les horaires d'ouvertures sont ceux pour lesquels les ouvrages sont disponibles.
- Deux catégories d'utilisateurs :
  - commerces : de marchandises (chargé ou vide) et de plaisance (bateaux à passagers, hôtels, restaurants, convoyeur de bateaux)
  - plaisance : tous les autres.
- A l'exception du réseau 1A, le dimanche sera ouvert 9h
- Le programme de modernisation des méthodes d'exploitation
  - réduction de la pénibilité du travail des agents
  - automatisation des chaînes d'écluse sur le petit gabarit
  - développement de l'accompagnement sur le petit gabarit en période de faible trafic
  - centralisation des postes de commandes sur le grand gabarit
  - modernisation des suivis des lignes d'eau des barrages
- 146 Barrages à reconstruire ou modernisés (500M€) d'ici 10 à 15 ans. 10 seront reconstruits d'ici 2008. VNF/DTT ont communiqué la liste des 32 barrages/146 les plus urgents qui suivront.

## ☞ **Au travers des discussions (non exhaustif)**

### ■ Baisse de 2% des effectifs :

VNF indique qu'il ne s'agira pas de baisser de 2% par grade mais qu'il tiendra compte des cas particuliers, un travail fin sera réalisé qui tiendra compte des départs en retraite.

La CFDT rappelle son opposition à cette baisse et au marchandage qui va caractériser les distributions des effectifs aux services selon les efforts de ces derniers, notamment en terme de suppression de l'entretien et des travaux. Nous faisons part de nos inquiétudes concernant les OPA qui ont des missions et des métiers spécifiques.

### ■ Automatisation du grand gabarit : La CFDT s'oppose à tout projet de centralisation des commandes (gestion de plusieurs ouvrages depuis un seul poste)

### ■ Développement de l'accompagnement des bateaux : le SDEVN affiche un seuil de 10 bateaux en dessous duquel le poste fixe ne s'impose plus. Il prévoit de sécuriser les chemins de halages et de mettre à disposition en fonction du contexte, des véhicules légers, voiturettes ou mobylettes aux agents, ainsi que des cabines assurant un minimum de confort (toilettes, chauffage, points d'eau)

La CFDT ne s'oppose pas à l'accompagnement, mais il faut situer au cas par cas le niveau du trafic en dessous duquel le poste fixe sur une écluse non automatisée n'est plus nécessaire.

Il faut également tenir compte du terrain, du nombre d'écluses par poste pour déterminer le moyen de locomotion. Entre un double poste et un accompagnement sur une longue distance ou demi-journée, il y a une différence !

De même, les conditions de travail au niveau de l'hygiène et de la sécurité doivent rapidement s'améliorer et on est loin du compte !

Par ailleurs, la question de la pause méridienne de 45 mn se pose avec acuité notamment sur le réseau 2 où il n'y aura plus de pause méridienne pour la navigation.

Par contre, la CFDT s'oppose à tout changement d'organisation de travail, la veille, suivant le nombre de bateau annoncé, ce qui est contraire aux textes ARTT. Non à la flexibilité !

### ■ Recours aux saisonniers : VNF s'oriente vers des contrats saisonniers (CDD) mais distingue saisonniers de vacataires et pour ces derniers c'est l'emploi au coup par coup dans bien des cas ! Doit-on le tolérer ? Non !

### ■ Maisons éclusières : VNF confirme son idée de recours à un office type HLM pour gérer et entretenir les maisons qui seraient alors remises aux normes d'hygiène et de sécurité et demande aux services de classer les maisons par rapport à la réglementation des NAS et des US (utilité de service).

Concernant la contre-partie astreinte du NAS (nécessité absolue de service), la DTT s'engage à sortir un texte de recadrage avant l'été afin de clarifier ces contre-parties soit 13 semaines d'astreinte par an.

Dans l'attente, la CFDT demande un moratoire en direction des services.

La CFDT rappelle que sur le terrain les services ne veulent pas d'US, c'est NAS ou COT (convention d'occupation temporaire) « plein pot » qui ne tient pas compte de la situation des maisons dans bien des cas ! La CFDT rappelle également sa revendication : au minimum les maisons éclusières doivent être classées en US avec loyer modéré (tarifs services fiscaux)

VNF signale que l'avantage en nature doit être déclaré, il y a risque de rappel sur 4 ans par le fisc, d'où la déclaration automatique à venir (certains services le font d'autres pas)

- Heures d'ouvertures des écluses : concrètement si l'ouverture de l'écluse est à 6h le bateau doit pouvoir rentrer dans le sas à cette heure, de même pour l'heure de fermeture.

La CFDT rappelle que tout travail en dehors de ces heures est un travail supplémentaire.

VNF et DTT en conviennent mais indiquent que si le passage est régulier aux heures d'ouverture et de fermeture, il faut prendre en compte le temps supplémentaire dans l'organisation du travail et le cycle correspondant.

- 9h d'ouverture le dimanche (excepté le réseau 1A): la CFDT juge pénalisant de réduire l'ouverture à 9h le dimanche pour certains services navigation qui ouvrent davantage. Cette mesure aura un impact négatif sur le régime indemnitaire des agents (ISH) et pausera des problèmes de programmation des automates. VNF et DTT maintiennent cette limitation.

**La CFDT a obtenu la poursuite de rencontre avec VNF, la DTT mais aussi la DPSM (direction du personnel...) afin de discuter des applications futures des PPE qui aboutiront dans bien des cas, à de nouvelles organisations du travail.**

**Le secteur navigation CFDT Equipement mettra toute son expérience en matière de respect de la réglementation du temps de travail, du régime indemnitaire, au service des équipes locales lors des refontes à venir des règlements intérieurs.**

## ☞ Des sections CFDT dans l'action

- Lors de la réunion du 12 mai, la CFDT a remis au directeur de VNF aux représentants DTT et DPSM, la motion des l'intersyndicale CFDT-FO de la DDE 52.

Une réorganisation qui sépare les subdivisions VN de RBA, supprime une subdivision VN (par le centre d'exploitation) provoque de nombreuses inquiétudes du personnel mais également de nombreuses questions auxquelles la direction est incapable de répondre.

Une nouvelle organisation avec baisse d'effectifs dont 1 comptable aujourd'hui et un autre demain, ce qui ne permettra pas d'utiliser les crédits octroyés par VNF !

Une nouvelle organisation avec des nouvelles fiches de postes incomplètes et incohérentes que les agents refusent évidemment de signer!

Même le chef de service VN admet son impuissance à gérer le fonctionnement normal de son service (réseau magistral) avec la baisse régulière et programmée des effectifs !

La CFDT a demandé que les représentants du personnel soient écoutés et entendus lors de la venue prochaine de la directrice des ressources humaines de l'établissement.

Le directeur de VNF a indiqué suivre ce problème.

- La section CFDT du SN Nord Est est dans l'action pour défendre le poste fixe sur le canal des Vosges en très haute saison ainsi que pour s'opposer au travail au coup par coup selon le nombre de bateaux annoncés pendant cette période.

- Sous des formes diverses (grève, AG, JRTT...) les sections CFDT sont dans l'action le 16 mai pour dénoncer l'injustice du jour de solidarité supporté par les seuls salariés et l'imbécillité de suppression d'un jour férié !

Pour la CFDT, concernant les éclusiers, le lundi de Pentecôte, fête légale, garde son caractère férié, **donc on ne doit pas toucher à l'ISH !**