

Annexe 4 : Evolution des Métiers

La réorganisation des missions que suppose le projet présenté par VNF permet de donner toute sa place à chacune d'entre elles, alors que certaines sont aujourd'hui réalisées sans que tous les enjeux en soient pleinement valorisés (gestion hydraulique) ou que leur dimensionnement n'en soit effectivement adapté pour une pleine efficacité (maintenance).

La gestion hydraulique

Cette mission était encore récemment très peu identifiée alors qu'elle est essentielle et constitue le premier pilier du service public que représente l'exploitation d'un réseau non seulement navigable mais également source de multiples autres usages de l'eau (eau potable, usage industriel, production hydroélectrique, agriculture...). La voie d'eau est aussi la seule infrastructure de transport constituant en elle-même un véritable réservoir de biodiversité notamment aquatique.

Elle inclut donc l'ensemble des actions visant :

- à maintenir en situation hydraulique « normale » les biefs en tenant compte des prélèvements des tiers et des fuites ;
- à surveiller les digues du canal ;
- à surveiller les ouvrages et le chemin de service ;
- à gérer les ouvrages en cas de crue ou d'étiage (barrages, vannes et portes de garde) ;
- à gérer les déchets et les embâcles.

La gestion hydraulique inclut la fermeture des portes de garde et l'abattage des barrages, mais pas la gestion de crise (crues exceptionnelles par exemple) en tant que telle.

La gestion hydraulique peut donc être définie comme étant la somme des actions nécessaires pour assurer le fonctionnement des voies d'eau y compris en l'absence de navigation.

Il s'agit dans le projet proposé de garantir les moyens permanents de son action tout au long de l'année et d'en faire le socle de l'exploitation de la voie d'eau.

Il convient de signaler qu'elle peut nécessiter un nombre d'agents beaucoup plus important que les seuls besoins de gestion en situation normale sur les voies qui sont encore équipées de barrages à manœuvre manuelle.

Les dimensionnements futurs doivent ainsi prendre en compte le nombre de personnes nécessaires à leur manœuvre d'abattage, manœuvre pouvant intervenir plusieurs fois dans l'année (3 à 12 fois par an en fonction des rivières concernées et de leur régime hydraulique) à l'occasion et par anticipation des crues. Ceci est également valable pour les opérations de remontage consécutives au passage de la crue.

A titre d'exemple l'abattage d'un barrage à aiguilles sur la Meuse peut mobiliser 6 personnes pour 36 heures d'intervention (jusqu'à 1600 aiguilles).

La maintenance courante

La maintenance courante a souvent été la « variable » d'ajustement des organisations dans les années passées pour faire face aux besoins de l'exploitation.

Elle couvre dans l'approche proposée tous les besoins de la maintenance courante depuis la surveillance régulière des ouvrages (discrets ou linéaires) jusqu'aux interventions de troisième niveau consistant dans la révision des équipements, leur graissage, le remplacement de petites pièces et les actions diverses de contrôles.

Les opérations de renouvellement des équipements, parfois aujourd'hui assurées en régie, auraient vocation à relever d'une logique d'investissement et d'externalisation auprès d'entreprises compétentes, alors qu'elles peuvent parfois aujourd'hui être partiellement réalisées en régie. Elles ne sont pas comprises dans la maintenance courante.

Il conviendra d'associer en conséquence l'ingénierie de maintenance aux démarches de progrès et de rationalisation engagées sur les autres opérations d'investissement (démarches engagées, à poursuivre, qui ont montré leur efficacité dans l'accroissement de la capacité de réalisation qu'a démontrée l'établissement et les services mis à sa disposition à moyens constants voire diminuant).

Les travaux menés dans le cadre de la préparation du Schéma Directeur de Maintenance ont mis en évidence un déficit très important en matière de moyens dédiés et spécialisés, ceux-ci ne s'étant pas naturellement adaptés, dans un contexte contraint, à l'évolution de la technicité des ouvrages et de leur exploitation et la nécessité de faire évoluer les références d'intervention dans une **logique préventive et programmée, adaptée aux enjeux de chaque itinéraire**, alors qu'elle est encore trop souvent abordée en curatif dans des actions en « urgence » suite à incidents.

Aujourd'hui les moyens issus des « reliquats » de temps des cycles d'exploitation, systématiquement qualifiés de maintenance, représentent un volume d'intervention en partie mal adapté à cette approche du fait de leur disponibilité incertaine (priorité étant donnée aux besoins des cycles d'exploitation en cas d'absences) ne permettant pas d'aller vers cette véritable maintenance préventive programmée et par des compétences issues de la seule expérience des agents sans dispositif qualifiant.

Des besoins non spécialisés resteront nécessaires qui pourront notamment être portés par les agents contribuant à la gestion hydraulique ou par certains cycles d'exploitation sur les voies restant ouvertes en navigation libre toute l'année.

Ils devront cependant absolument être complétés par des agents spécialisés.

Certaines activités, compétences très pointues pourront être mutualisées voire externalisées pour en garantir la pérennité et la disponibilité (interventions subaquatiques mais aussi bathymétrie et éventuellement dragages par exemple ou opérations très complexes nécessitant des moyens logistiques lourds, non disponibles en interne).

A l'inverse la plupart des activités qui ne sont pas considérées comme spécifiques à la voie d'eau (entretien des véhicules, entretien des espaces verts ...) sont déjà très largement réalisées au travers de contrats avec des entreprises privées.

Le dimensionnement des besoins en matière de maintenance est basé sur 5 plans de maintenance types (correspondant aux ouvrages les plus fréquents sur le réseau) et calibré par le volume des actions effectives à réaliser (surveillance, interventions préventives ...).

Des ratios, établis nationalement, sont ensuite appliqués pour passer d'un volume d'intervention à des ETP, tenant compte, entre autres, de l'état actuel souvent dégradé des ouvrages qui nécessitent de prévoir un volant d'interventions restant curatives, plus consommatrices de temps.

La remise en état du réseau doit permettre donc d'optimiser les moyens consacrés à la maintenance à l'avenir.

L'exploitation : gestion de trafic / accueil des navigants et nouvelles activités

Réseau principal

Sur le grand gabarit, le mode d'exploitation reste le poste fixe avec des ouvrages mécanisés du fait de la fréquentation et du caractère multi-ouvrages de nombreux sites.

Des regroupements de commande avec téléconduite à distance des ouvrages sont en place ou prévus sur le Canal du Nord ou la Seine Amont par exemple. Leur étude pour une optimisation des moyens à mobiliser notamment la nuit sur d'autres voies, quand le trafic est plus faible, est prévue.

Ces dispositifs permettent de plus de réduire les situations de travail isolé. En revanche, elles ne sont pas simples de mise en œuvre compte tenu du changement de localisation des prises de postes.

Sur le réseau connexe, le mode d'exploitation dominant est l'itinérance avec des écluses automatisées. Les qualifications à venir des agents seront assez proches des compétences actuelles sur ce type de réseau avec un renforcement à prévoir de la coordination avec les équipes dédiées à la maintenance.

Réseau secondaire saisonnier

La mission d'exploitation du réseau pour la navigation était jusqu'ici considérée pour le dimensionnement des moyens nécessaires à chaque voie avec des organisations et des modes d'intervention très largement dépendants de la nature des ouvrages sur le petit gabarit : manuels avec des postes fixes à chaque site, mécanisés permettant un accompagnement des navigants par un même exploitant sur plusieurs sites consécutifs, automatisés autorisant le recours à l'itinérance de l'exploitant qui n'a plus de nécessité d'être présent à chaque passage d'un bateau, la manœuvre étant commandée par l'utilisateur. Ce dernier mode reste en général couplé à un poste de surveillance qui reçoit les messages d'alarme ou d'incidents sur les ouvrages et les signalent pour intervention aux agents itinérants.

Ces modes d'exploitation liés aux ouvrages peuvent cependant devoir être adaptés en fonction de la fréquentation du réseau. Ainsi par exemple le Canal du Midi est exploité en « poste fixe » pour chaque ouvrage en très haute saison, la très forte fréquentation générant des attentes qu'il convient de gérer et le caractère néophyte des usagers générant trop d'incidents si les ouvrages restaient en mode automatisé commandés par les navigants.

15/4/2011

Ces missions seraient désormais assurées au travers de contrats saisonniers dont le nombre dépendra des modes d'exploitation décrits ci-dessus et pourraient être renforcés en très haute saison.

Dans ce schéma les missions liées aux passages et à l'accompagnement des bateaux sont ainsi assez largement dissociées de fonctions à plus fortes composantes techniques.

Elles peuvent alors se déployer dans une nouvelle logique **d'accueil des plaisanciers sur les territoires concernés voire d'une véritable animation touristique** de ces territoires baignés par les fleuves ou canaux.

Ces fonctions ne sont que peu ou pas assurées aujourd'hui faute de culture et de compétences en la matière mais les possibilités sont multiples : présentation de la région et des sites d'intérêt culturel tant aux visiteurs nautiques que terrestres (piétons, cyclistes etc ...), développement de services d'information ou relais de services divers (poste, dépôt de pain ou de produits du terroir ...), mise en place de circuits y compris terrestres de découverte du canal (zones d'intérêt écologique – dans le respect des espèces vivantes ...) ou de la région à partir du canal, développement d'animations diverses en lien avec les collectivités traversées dans les zones plus urbanisées etc ...

Certaines habilitations techniques seront cependant à acquérir pour optimiser le dispositif (exemple habilitation électrique permettant la remise en service d'une écluse après incident) qui devra par ailleurs être très précis dans la coordination des interventions plus lourdes à assurer par les équipes de maintenance – dont la réactivité est renforcée par leur organisation dédiée.

Ces contrats saisonniers ont ainsi vocation à se substituer à ceux des actuels vacataires, avec une logique professionnelle beaucoup plus marquée. Cette substitution à des contrats de très courtes durées en favorise la mise en œuvre et optimiser les coûts de gestion associés (division par 2 voire 3 du nombre de contrats).