



LA MANIVELLE

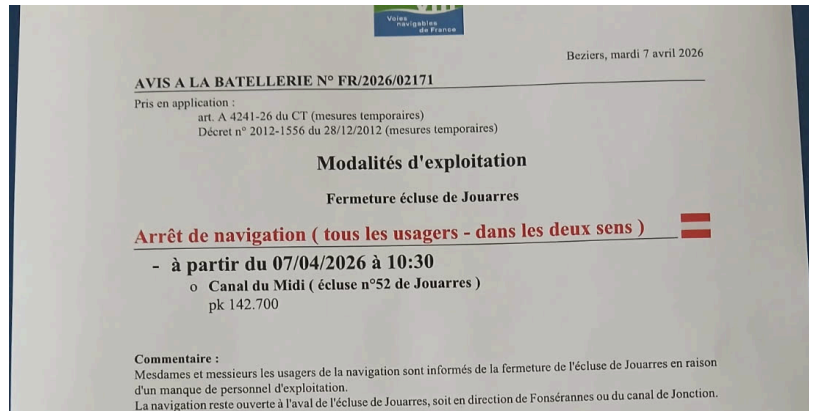
la gazette des travailleurs et travailleuses du canal des deux mers

N° 5

EDITO

30 ans de classement UNESCO et une date qui laisse songeur

Le 7 avril 2026 un tronçon du canal du Midi a été fermé à la navigation par manque de personnel pour tenir les écluses. Les circonstances réelles de cet incident ont été prises en compte et pour la première fois y compris au plan national, un avis à la batellerie a retranscrit fidèlement le manque d'effectif à l'origine de la rupture du service. Saluons l'effort fait par la chaîne hiérarchique pour ne pas faire dans la langue de bois face à ce qui résonne comme un signal d'alarme. Déjà l'an dernier sur le secteur de Negra la navigation avait failli fermer pour manque de personnel et c'est en recourant aux services d'un ancien saisonnier embauché pour une journée que cela avait été évité de justesse ! Interrogée sur l'incident du 7 avril, la direction générale a répondu, après un tour de manivelle interne qui a obligé la direction territoriale à se justifier, que la fermeture du réseau était due à une « erreur dans les plannings » et une « erreur dans la retranscription de l'avis à la batellerie »...



Que d'erreurs donc, injustement reportées sur l'encadrement intermédiaire, pour ne pas admettre la réalité. A savoir que ce sont des économies de bout de chandelle sur la masse salariale qui ont conduit à cette situation. En effet, avec les intempéries qui ont retardé l'ouverture de la navigation, la direction a saisi l'occasion d'économiser quelques ETPT en repoussant l'embauche des saisonniers du 20 mars au 9 avril. Pourtant le travail ne manquait pas, la preuve par les faits. Malgré un groupage des écluses inédit en cette période, il a suffi d'un arrêt maladie pour fermer la navigation sur un canal qui est la première destination touristique fluviale en France. Prétexter une erreur de planning dans ce contexte est plus simple que d'admettre une "erreur" dans la gestion des ETPT...

LES COMITÉS LOCAUX D'ACTION SOCIALE SUR LA SELLETTE

12 ans après sa création en tant qu'établissement public, VNF découvre qu'il est soumis à cotisations sur l'action sociale



C'est une drôle de réunion qu'on vécue les président.e.s de CLAS le 14 février dernier. Il leur a été annoncé que le fonctionnement des CLAS à VNF n'était pas dans les clous, suite à un contrôle de l'URSSAF. VNF a essayé un redressement

fiscal de 100 000 € afin de régulariser des exonérations de cotisations sociales auxquelles il n'a pas droit en tant qu'établissement public. Le fait que les actions des CLAS ne soient pas uniformes sur tout le territoire a également été épinglé comme étant constitutif d'une discrimination entre agents. Pourtant c'est bien un principe d'égalité qui guide le travail des membres des CLAS afin de favoriser la participation du plus grand nombre, malgré une disponibilité des collègues de plus en plus contrainte par la charge de travail. De là à faire table rase des CLAS... Il n'en fallait pas davantage, dans un contexte où tout est centralisé à Béthune, pour que la direction générale envisage de centraliser également l'action sociale et de l'externaliser vers une structure

associative. Beaucoup de questions demeurent: que vont devenir les commissions d'aides matérielles si elles sont centralisées alors que leur efficacité pour venir en aide aux agents dans le besoin tient largement à leur fonctionnement local ? La direction générale, qui parle de "bénévolat" maintiendra t'elle l'accès aux actions et à leur préparation sur le temps de travail ? Certains types d'action seront-ils récupérés sous un label « qualité de vie au travail », très en vogue actuellement ? Ayant le sens du détail, la direction a en revanche déjà trouvé une dénomination pour les structures qui se substitueraient aux CLAS... Des groupements, au nom rafraîchissant de GLAS Sans dévoiler pour autant à quel parfum l'action sociale risque d'être mangée avec une telle perte d'autonomie .

EQUIPEMENT DE TRAVAIL DES PERSONNELS PRÉCAIRES

Une déontologie bien gourde

Alors que s'ouvre une nouvelle saison, la distribution du matériel de travail aux saisonniers s'adapte à de nouvelles règles « déontologiques ». Chacun doit signer un document par lequel il s'engage à rendre en fin de saison tout l'équipement fourni par l'employeur... Jusqu'à la gourde floquée VNF ! Le motif : des objets floqués VNF auraient été retrouvés mis en vente sur des sites de commerce en ligne. Que devient ce matériel rare et convoité après récupération une fois la saison finie ? La direction assure qu'il fait l'objet d'un recyclage, sauf que rien n'est organisé en ce sens, pas même un stockage sur un site identifié. On comprend en tous cas que, guidés par des préoccupations d'hygiène qui semblent faire défaut aux concepteurs de ce dispositif, les saisonniers qui s'étaient vu reprendre leur gourde l'an dernier n'aient pas franchement eu envie de reprendre celles d'occasion qu'on leur remettait cette année à l'embauche... Il n'est pas certain en tous cas que l'effigie « VNF » ressorte grandie de cette interprétation de la déontologie, au-delà des sites d'occasion sous la surveillance de nos déontologues !



SUR LA GARONNE : LES DÉGÂTS DE LA TEMPÊTE NILS ATTENDENT TOUJOURS

Le système « D » érigé en mode de fonctionnement



Trois mois après les crues en Garonne, le centre de Cadillac n'a toujours pas pu extraire un seul des arbres qui jonchent les 120 km de linéaire (60 km sur chaque rive). Les panneaux couchés par la tempête, les balisages partis avec la crue, les berges érodées... Tout ce travail attend sagement l'intervention des agents de VNF qui normalement sont affectés à ce secteur. En effet, ces derniers ont été jusqu'ici sollicités en renfort sur le canal latéral afin de permettre à la navigation de rouvrir en temps et en heure. Durant les prochaines semaines, c'est un agent du dragage qui ira prêter main forte à Cadillac où les usagers s'impatientent de voir les chemins dégagés. Cet effort de solidarité ne doit pas masquer un système de débrouillardise permanente pour maintenir à flot un service public très amoindri.

A Cadillac, un paradoxe est frappant : en même temps que les effectifs ont fondu (1 chef d'équipe et 2 agents d'exploitation), de nouvelles missions se sont imposées. Et les déplacements à deux heures de route, sur le Canal latéral ont tendance à devenir la règle, au détriment de la Garonne. Cerise sur le gâteau, le Garonna, ce bateau acquis il y a deux ans pour imposer à bas bruit cette polyvalence canal/fleuve, n'est pas opérationnel depuis... Son acquisition ! Il s'avère que sa conception n'est pas adaptée aux besoins, notamment pour les opérations de grutage. Une expertise externe serait en cours d'expertise interne... En attendant et à ce rythme, le service estime à 4 ans le délai nécessaire pour venir à bout de l'ensemble des dommages à traiter.

PETITE HISTOIRE DU 1ER MAI

Le 1er mai 1891, malgré les interdictions patronales, les grévistes défilent à Fourmies, cité textile du Nord, pour réclamer la journée de 8 heures. L'infanterie charge... Neuf manifestants sont tués. Ce jour est chômé parce qu'il célèbre les luttes des travailleurs pour faire aboutir leurs revendications dans le monde entier.