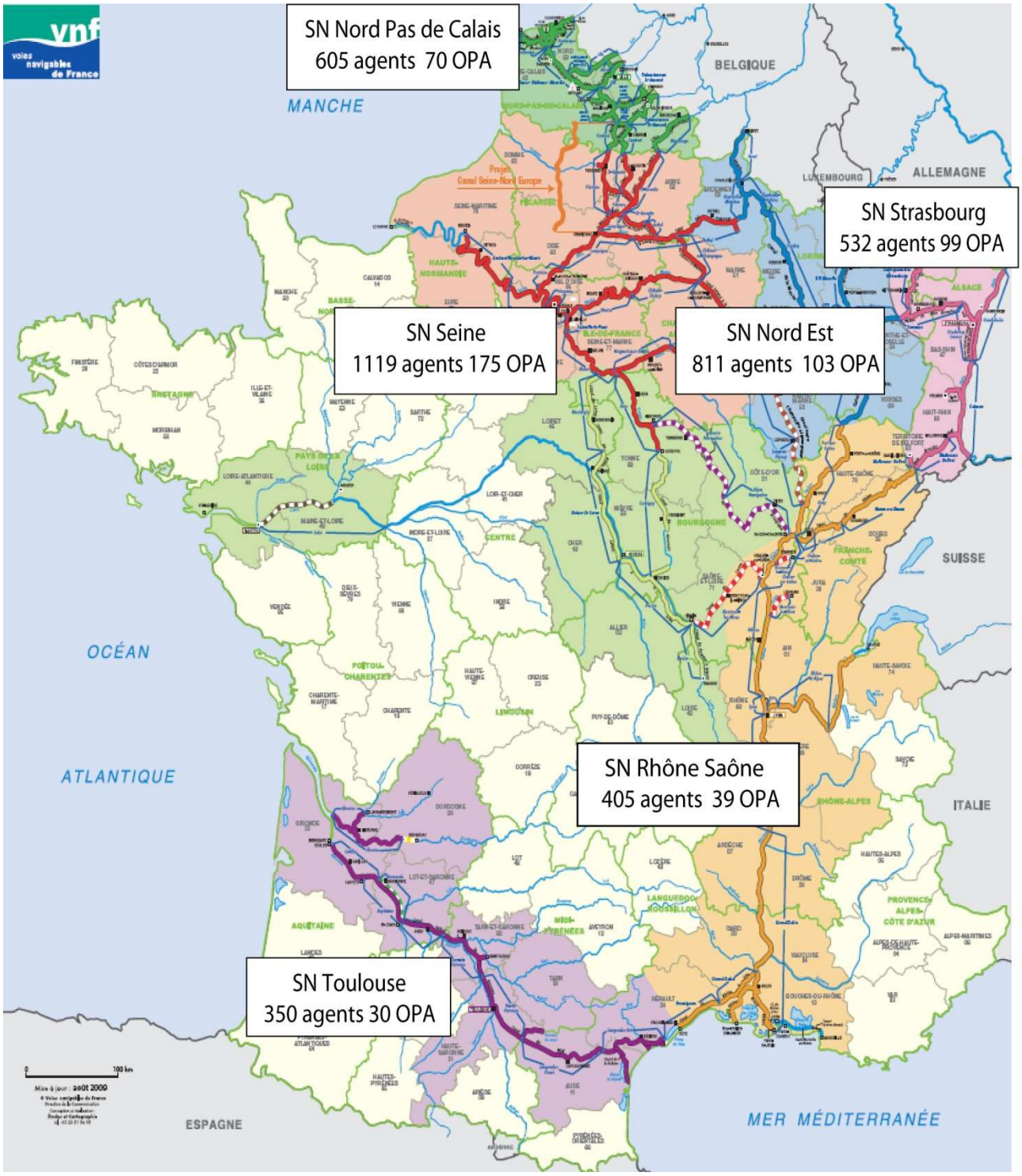
LES OPA DANS LES VOIES NAVIGABLES



LES VOIES NAVIGABLES

❖ La structure

Jusqu'en 1991 l'office national de la navigation assurait la gestion du domaine public de la voie d'eau. A partir de 1991, voies navigables de France (VNF) établissement public industriel et commercial est créé et lui succède. Son siège est à Béthune (Pas de Calais). Et son organisation se découpe en 7 directions territoriales et 68 subdivisions territoriales.

VNF gère 6700 km de fleuves, canaux et rivières navigables en France sur les 8500 km que compte le territoire national ainsi que 40 000 hectares de domaine public le long de ces voies. VNF est placé sous la tutelle du MEEDDM.

Depuis quelques années, il y' a une réelle volonté de relancer le transport de la voie d'eau en engageant des moyens financiers important afin de moderniser et restaurer le réseau dit magistral. Pour 2010, l'Etat envisage de doubler les crédits d'investissements et de modernisation du réseau.

❖ Le réseau

Le réseau magistral utilisé pour le transport de marchandises est 4100 km soit 2000 pour le grand gabarit et 2100 pour le petit gabarit. Le domaine compte 14 ports fluviaux principaux.

Le réseau régional plutôt dédié au tourisme est de 2600 km. Ce sont ces voies d'eau qui ont vocation a être transférés aux collectivités.

❖ Le trafic fluvial et les marchandises

Ce sont 7,5 milliards de tonnes kilomètre qui ont été transportées en 2008 par la voie d'eau. C'est bien évidement insuffisant face au défi d'une réduction drastique des émissions de co_2.

❖ Les effectifs

4400 agents de l'Etat dont 500 OPA sont mis à disposition de VNF qui lui emploie 350 salariés de droit privé.
Les services navigations, aux nombres de 13, se partagent le réseau fluvial.

Chaque service est découpé en arrondissements, qui eux-mêmes regroupent plusieurs subdivisions et chacune de celles ci peut avoir un ou plusieurs ateliers de maintenance situés aux alentours des ouvrages qui lui incombent.

❖ Les missions

Les missions d'exploitation et de maintenance du réseau fluvial sont variées et requièrent l'utilisation de bateaux spécialisés, de véhicules légers, utilitaires et lourds.

Des ouvrages d'art très important qui demandent un entretien important : 1600 écluses, 500 barrages et 100 ponts et tunnels font de VNF l'un des plus importants maitres d'ouvrages de France.

A quoi servent un barrage et une écluse ? Rien de plus simple. Les barrages servent à maintenir une hauteur d'eau pour permettre la navigation toute l'année. Les écluses permettent, tel des ascenseurs, le passage des bateaux pour franchir les dénivelés.

Les principales missions des personnels OPA sont d'assurer la maintenance des ouvrages, d'améliorer les infrastructures existantes par la modernisation des ouvrages, de contrôler le réseau fluvial, d'assurer l'entretien des véhicules utilisés par les personnels entre autre.

Les domaines de compétences des OPA aux services navigations sont divers et variés.

Les principaux métiers présents sont : électricien, automaticien, hydraulicien, mécanicien, informaticien, etc.

Un atelier est composé d'OPA et d'agents d'exploitation qui travaillent le plus souvent en équipe pour des raisons de sécurité (dangerosité du travail isolé).

Les personnels d'ateliers suivent régulièrement des formations techniques afin d'être continuellement à la pointe des nouvelles technologies utilisées sur les ouvrages.

❖ Les maisons éclusières

2580 maisons éclusières font partie du domaine public fluvial. Certains OPA bénéficient d'un logement de service au bord des rivières et fleuves en échange d'astreintes.
Cette nécessité de service est malheureusement remise en cause par l'Etat qui voit là un manque à gagner.
Une commission « maisons éclusières » travaille actuellement sur ce sujet. La CGT suit ce dossier avec vigilance.

❖ La situation sociale

Les services navigation n'ont pas été épargnés par les politiques gouvernementales et la RGPP qui mettent à mal le service public. Les réductions d'effectifs ont impactés le fonctionnement des services. Des réorganisations, des redécoupages et des suppressions de services se succèdent amenant l'externalisation de missions exercées autrefois par les OPA.

Plusieurs subdivisions et ateliers ont ainsi disparu, ce qui affecte quotidiennement le service rendu aux usagers de la voie d'eau.

Les personnels ont ainsi connu les mobilités forcées et le reclassement pour certains sur de nouvelles missions, n'ayant parfois aucun rapport avec le métier exercé auparavant.

Ainsi des métiers comme maçons, menuisiers et d'autres ont quasiment disparu de nos ateliers.

Le non remplacement des OPA diminuent la qualité de maintenance où la maintenance préventive laisse place à la maintenance curative.

Un schéma directeur de la maintenance doit voir le jour prochainement. Il définira les missions à garder et celle à abandonner, jugés non rentable par nos technocrates, mais qui sont pourtant nécessaire au bon fonctionnement des ouvrages et ainsi avoir un service public de qualité.

D'autres chantiers voient le jour comme le projet Seine Nord, avec un partenariat public / privé.
La conséquence directe de ce partenariat est l'externalisation complète de la maintenance sur ce secteur.

Dans ce contexte, VNF montre un intérêt particulier sur les secteurs rentables et désirent abandonner les tronçons ne présentant aucun intérêt.

L'état se désengage et met une nouvelle fois les collectivités au pied du mur. Il tente de concéder certains canaux aux collectivités en leur garantissant la remise en état avant concession.
Mais les collectivités territoriales ne sont pas dupes. Face à une crise qui a placé certaines communes en zone critique sur le plan financier, elles préfèrent actuellement se retirer et ne pas prendre de risque.

Pendant ce temps, des catastrophes naturelles (Inondations) touchent notre pays. Malgré nos interventions au ministère du MEEDDM, aucune cohérence n'est faite en termes de sécurité civile et de gestion d'évènements exceptionnels. Et que se passera t'il si les communes gèrent chacune de leur côté leur tronçon sans avoir une vue globale du linéaire, indispensable pour la tenue du niveau des eaux ??

❖ Nos revendications

Le Ministère doit garantir la sécurité, aux usagers, aux riverains, aux industriels utilisateurs de la voie d'eau ainsi qu'aux personnels.

Pour cela nous voulons :

- Les garanties de rester sur le statut OPA Etat,

- Garder nos missions actuelles et leurs capacités d'intervention dans les domaines de l'entretien, de la maintenance, de la modernisation, des ouvrages de navigations, des ouvrages de régulation, des ouvrages de franchissements, d'entretien du mouillage, d'entretien des plans d'eau, de la signalisation fluviale, d'entretien des berges, digues, ponts canaux et souterrain, maintenance des dépendances, bâtiments et matériels, maintenance des véhicules, des engins, roulant et flottant et de la construction métallique, de l'expertise, de l'étude et de la recherche,

- Des effectifs afin d'assumer nos missions,

- Le maintient de nos ateliers d'entretien et de maintenance au plus près de nos ouvrages,

- Une revalorisation salariale significative pour les ouvriers qualifiés, expérimentés, compagnons,

- La refonte de la grille de classifications qui doit prendre en compte de l'évolution des technologies et des métiers,

- L'intégration de l'ensemble des primes dans le calcul soumis à cotisation.

Les OPA des services Navigations ne se laisseront pas faire. Plus que jamais ils sont mobilisés contre cette politique destructrice du service public et du statut OPA, qui nous appartient.

