



EDITO

A Trèbes, reprise de la navigation

Quand la volonté politique est présente tout est possible : c'est une des leçons à tirer du délai record dans lequel ont été menées les opérations visant à rouvrir la navigation à l'écluse de Trèbes le 24 avril, après le double incendie de la minoterie. L'édifice menaçait ruine et élus, préfet et VNF ont décidé d'un cadre dérogatoire en vue de la démolition pour s'affranchir de la procédure ministérielle en site classé. Ce sont deux moulins qui avaient été édifiés sur cette écluse à 3 bassins entre la fin du 17^{ème} et du 18^{ème} siècle. L'un d'eux a été transformé en minoterie en 1830- les minots étaient ces petits tonneaux dans lesquels on conditionnait le blé pour l'exportation vers des marchés lointains- tandis que le second héberge aujourd'hui un restaurant. La production cessera définitivement dans le milieu des années 80 pour ne laisser place qu'à l'exploitation hydraulique sur le canal de fuite. Reste la maison du meunier qu'il est urgent de sauvegarder, comme d'autres



bâtisses qui se délabrent faute d'entretien. C'est dans ce contexte qu'une proposition de loi déposée au sénat vise à faciliter la vente de certains biens "devenus inutiles à la navigation" sur le domaine public du Canal du Midi. En remplaçant l'actuel passage obligé par la loi pour déclasser ces biens par un simple arrêté ministériel, ce texte cherche à simplifier les procédures de cession à des collectivités ou investisseurs privés. Mais la tendance actuelle est aux simplifications qui masquent des régressions et tous les enjeux devront être posés pour assurer la protection de ce site classé.

MANAGEMENT HYDRAULIQUE

Quand l'eau fait des comptes (et des mécontents)



Il fut un temps où l'eau filait paisiblement dans les canaux, suivant son lit, son rythme, et l'œil expert de ceux qui la côtoyaient au quotidien. Un temps où l'eau qui tombait sur la Montagne Noire, véritable château d'eau naturel, n'était pas partagée et gérée par différents organismes.

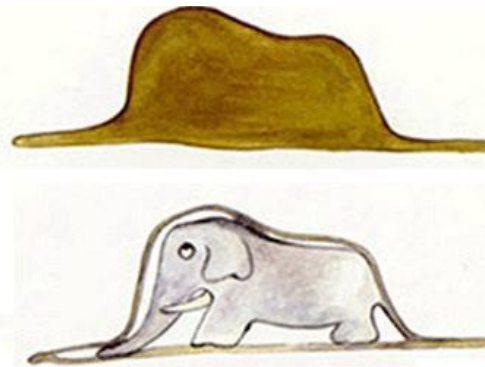
Elle relevait d'une propriété unique pour garantir le bon fonctionnement du canal du midi. Aujourd'hui, cette eau circule sous haute surveillance, bardée de capteurs, divisée en quotas, soumise à des consignes automatisées parfois plus inspirées par Excel que par les réalités du terrain. Plusieurs événements récents illustrent cette gestion de plus en plus centralisée où le moindre mètre cube se comptabilise, se transfère, se répartit. Mais pendant que certains rêvent d'optimisation hydraulique, d'autres écopent - au sens propre. Comme ce week-end du 5 avril où une consigne hydraulique sur le barrage de La Galaube a eu des effets secondaires dignes d'un médicament trop vite prescrit: bouchons de sédiments, grilles obstruées, écoulement ralenti, 80 000 m³ à remettre dans la rivière Laudot à la main par un agent d'astreinte passé en mode "pompe humaine". La décision de faire transiter de l'eau par

une rigole pleine d'embâcles s'est avérée inadaptée. Priorité a été donnée à une consigne de sommet motivée par des calculs de quotas, là où l'expérience de terrain aurait été utile. Rebelote, dans un autre style, le week-end du 1^{er} mai où le niveau d'eau au seuil de Naurouze a chuté trop bas pour les besoins de la navigation. En cause, une consigne de baisser le débit envoyé depuis St Ferréol, non relayée aux intéressés. Ni l'agent en poste, ni l'organisme BRL qui continuait allégrement de prélever de l'eau à Naurouze n'ont pu anticiper. Derrière ces faits, une réalité : la gestion de l'eau s'éloigne du savoir de terrain pour s'enfermer dans une approche de laboratoire, où l'on manipule les volumes comme des chiffres en bourse. Mais au premier krach, on se rend vite compte que les modèles ne pompent pas grand-chose sans cette expérience accumulée par les agents au fil des ans.

DSIN MOI UN TICKET

Des réorganisations difficiles à digérer

Vendredi 9 mai, un de nos techniciens informatiques a effectué son dernier jour de travail. Figure familière du service, depuis près de deux ans, il n'entrait plus dans les standards de « rentabilité » définis par la Direction des Services de l'Informatique et du Numérique (DSIN) qui exigeait un nombre de « tickets » traités à la journée (1 ticket=1 dépannage). Ces derniers temps il consacrait du temps à la rédaction des procédures, son nombre de tickets a donc diminué et VNF a mis un terme au contrat. Ce collègue n'était pas un agent de VNF, mais un salarié de l'entreprise ECONOCOM (alias le CAMIL). Depuis la réorganisation qui a centralisé tous les services informatiques des directions territoriales dans la DSIN, VNF sous-traite les missions informatiques de proximité à ce prestataire. Derrière ce départ, se trouve une vision comptable du travail ainsi que des pratiques managériales qui tiennent à distance les réalités de terrain. Les réponses aux difficultés concrètes sont standardisées ou déconnectées. L'expression des difficultés dans le travail peut être mal tolérée , alors même que la mise en place d'une organisation nouvelle devrait pouvoir s'enrichir de l'avis des premiers concernés. Par ailleurs,



depuis cette externalisation, force est de constater une tendance à inverser les positionnements du donneur d'ordre (VNF) et du sous-traitant (CAMIL / ECONOCOM), avec des agents qui finissent par se retrouver dans la position d'exécutants des directives du prestataire. En trois ans, cette centralisation informatique semble bien avoir vidé les équipes locales.

De quoi rappeler que tout n'est pas visible par les indicateurs, voire qu'on ne voit bien que sans les indicateurs...

PROTOTYPE DE CASTELNAUDARY

Modernisation à marche forcée, agents à bout de souffle



Ça devait être le fleuron de la modernité sur le canal. Trois ans plus tard, le "prototype" automatisé de Castelnaudary aval ressemble surtout à un prototype de burn-out. Depuis deux saisons de tests infructueux, rien ne fonctionne comme prévu, et l'écluse de Guerre, à bout de nerfs électroniques, est repassée en mode manuel. L'agent itinérant sur ce secteur (JK2) s'est transformé en marathonien du canal, entre les écluses automatiques à surveiller, les pannes à gérer, et désormais le passage manuel des bateaux. Cerise sur le gâteau: le JK2 est prié d'emprunter la route départementale entre les écluses de Guerre et La Perruque car ses passages abîment le chemin de halage pourtant destiné par définition aux agents en intervention...Une reconnaissance implicite du nombre excessif d'allées et venues. Dans cette troisième année d'errance technologique, les bugs sont documentés et recensés mais on continue comme si de rien n'était, sauf sur un point : la décision de n'affecter sur le secteur du prototype que des CDD... pas franchement enclins à l'ouvrir, de peur de compromettre leur avenir précaire.

Rappelons que ce prototype est né d'une inspiration de l'ancien DG de VNF, qui en 2019 a souhaité que chaque direction territoriale entre dans la modernité en développant son propre modèle. Plutôt que de le faire en régie, comme cela avait été fait sur d'autres secteurs, VNF a confié les clés à Actemium, filiale de Vinci, qui connaît la navigation comme VNF connaît la fusion nucléaire. Depuis, radars capricieux,

détections bancales, bateaux amochés par des portes capricieuses, touristes anxieux... et pendant que l'aval patauge, l'amont n'est toujours pas connecté au Poste central de commandement (PCC) de Sallèles, faute de débit internet; la caméra n'est activée qu'en cas de souci avéré. Sans visuel, le PCC fait juste office de standard téléphonique, privé de toute capacité d'intervention à distance.

Moderniser, oui. Mais pas à coups de gadgets inefficaces et de salariés transformés en jokers multi-tâches. Si ce prototype est l'avenir, on préférerait rester au présent...