

Audit de modernisation de la gestion des voies navigables

Le point après les réunions du 24 et 28 novembre

Rappel

Juin 2006

Au forum des cadres de VNF et des services navigation, le représentant du conseil général des ponts et chaussées juge inéluctable le transfert des SN à VNF;

Le point

17 novembre 2006

Dans le cadre du dispositif d'audits de modernisation mis en place par le Premier Ministre, le ministère de l'Equipement retient un nouveau thème : la modernisation sur la gestion des voies navigables.

L'audit est confié mi novembre à une mission d'inspection conjointe (CG des Ponts et Chaussées; Ministère de l'Intérieur, Ministère des Finances, Inspection Générale de l'Administration) qui doit rendre son rapport fin décembre.

L'audit pose les questions suivantes :

Quel bilan tirer à mi-parcours du contrat signé avec VNF ?

- Quels niveaux de service est-il souhaitable de fournir sur les infrastructures hors réseau magistral compte-tenu des enjeux économiques qui s'y attachent ?
- Comment concrétiser le transfert vers les collectivités locales qui ne se sont pas encore portées candidates à la décentralisation ?
- Comment rendre compatible la clause de « sauvegarde » de la loi LRL et toute modification des effectifs sur les voies d'eau concernées après 2002 (gains de productivités, redéploiements...)

22 novembre 2006

La direction de VNF écrit au personnel de VNF via les directeurs des SN, SM et DDE mixte.

Elle décline 5 défis stratégiques "pour inscrire durablement l'établissement en situation de leadership de la voie d'eau"

Un des défis concerne le transfert des agents de l'Etat.

« Réussir l'intégration des agents des services de navigation. VNF souhaite dès à présent étudier les conditions de transfert des agents de l'Etat et élaborer, à l'attention du Ministère des Transports et de l'Equipement, un dossier présentant différentes alternatives pour réussir l'intégration »

24 novembre 2006

La mission d'inspection auditionne les organisations syndicales CFDT CGT et FO à 11h30. Elle ne donne aucune information et déclare être là uniquement pour écouter les représentants du personnels sur les questions de l'audit. A la question de la CFDT, il y aura-t-il une présentation du rapport avant transmission, la réponse de la mission est négative.

28 novembre 2006

L'audit sur les VN est à l'ordre du jour du "groupe échanges" du ministère en point n°2. Les débats sur le point n°1 (transfert des Parcs) se prolongent. Les représentants de la DGMT ayant un rendez-vous au cabinet du ministre à 17h, quittent la réunion avant que la question de l'audit soit abordée.

La DGPA présente enfin l'audit mais refuse de s'engager davantage sur la question des SN.

FO fustige l'audit et la démarche de VNF; le syndicat demande l'abandon de l'audit et de la démarche de VNF concernant le transfert. FO demande également si le président de VNF a mandat du ministère.

La CGT rappelle son opposition à la décentralisation, l'utilité de tout le réseau et de ses fonctions autres que le transport. Le syndicat ne se positionne pas sur la question du transfert.

La CFDT fait le rapprochement entre cet audit et le transfert des SN à VNF qui est aujourd'hui d'actualité.

Pour la CFDT, cet audit est une façon de justifier le transfert des services et de leurs personnels à VNF.

La CFDT s'étonne du silence du ministère et de la DGMT. Elle dénonce la forme de la tournure des événements en l'absence de transparence. Pour autant, la CFDT se déclare ouverte et prête à discuter sur la question sans que cela préjuge de sa position (1). La CFDT et la CGT demandent une réunion avec la DGMT sur le devenir des voies navigables.

La DGPA découvre le courrier du 22 novembre et indique que le président de VNF n'a pas de mandat du ministère pour s'engager dans une démarche de transfert. En l'absence des représentants de la DGMT elle n'en dit pas plus.

Lors de débats les interventions CFDT ont porté principalement sur ;

- le non respect des 2% de baisse annuelle des effectifs (**la baisse constatée va bien au-delà**), la gestion des effectifs par les DRE, éloignées des préoccupations et des enjeux des SN, avec **une** baisse de niveau de service à prévoir sur le réseau régional ;
- le devenir du réseau transférable dans ce contexte, un réseau laissé pour compte avec une absence d'avenir pour le personnel (désengagement progressif de VNF, baisse accrue des effectifs d'agents d'exploitation, redéploiement **de l'entretien** vers l'exploitation) ;
- le problème de la double casquette des directeurs de SN, à la fois représentants de l'Etat et de VNF; comme directeurs régionaux de VNF, ils ont comme objectifs d'augmenter les recettes, d'accroître le trafic...et comme directeurs de service navigation d'assurer des missions régaliennes de contrôle comme la police de la navigation, la commission de surveillance, des missions de sécurité. Les missions de contrôle vont parfois contre les intérêts de VNF ;
- la question du devenir du réseau transférable, la CFDT a rappelé qu'elle n'était pas d'accord sur la carte actuelle distinguant le réseau régional du réseau magistral. Certaines voies comme, par exemple, le Canal du Midi, le canal du Nivernais, n'ont pas d'avenir avec le transport de marchandises, de par leur gabarit notamment. Leur classement peut se justifier. Par contre d'autres, Canal du Rhône au Rhin par exemple, présentent des capacités, des potentiels au trafic commercial, pour peu qu'une réelle volonté politique en faveur de la voie d'eau se dégage;
- La prise en compte de la question hydrologique (gestion de l'eau par bassin) avant tout transfert.

(1) deux préalables incontournables pour la CFDT :

- le maintien du statut Fonction Publique État pour les personnels des Services Navigation
- le recrutement sous statut Fonction Publique État