



Paris, le 20 septembre 2010

VOIES NAVIGABLES

Les personnels du MEEDDM ne seront pas les « Continental[®] » de VNF !

Suite à l'audience du 22 juillet où le directeur du cabinet du ministre État nous annonçait son intention de transférer les services de navigation du MEEDDM à l'établissement public VNF, la FEETS-FO a été reçue, le 17 septembre, par le directeur des infrastructures de transport (DIT).

Préalablement à cette rencontre, les délégués FO des services de navigation se sont réunis au siège de la fédération et ont exprimé sans ambiguïté la condamnation tant du funeste objectif (transfert des agents et du patrimoine) que de la méprisante méthode (restructuration annoncée par surprise et -mais est-ce un hasard ?- en plein été) !

C'est par cette condamnation (cf. notre envoi de vendredi après-midi) que nous avons signifié clairement à l'administration notre opposition à ce projet.

VNF assure t-il la tutelle du ministère ?!

Premier constat : c'est le « candidat repreneur » (le directeur de VNF) qui a tenté de se substituer à l'administration pour présenter son « offre publique d'achat » des services de navigation du MEEDDM en vantant le contrat d'objectif qu'il semble s'être fixé lui-même.

En matière de mélange des genres il apparaît difficile de faire mieux !

Nous avons donc demandé à nos interlocuteurs d'assurer leur rôle en nous répondant eux-mêmes : c'est VNF qui est sous la tutelle du MEEDDM et pas (encore) l'inverse !

Nous avons indiqué à Christophe Saintillan (le nouveau DIT) que si son projet ne constituait pas, à ce stade, la privatisation des services de navigation (l'État demeurant propriétaire unique, s'agissant d'un établissement public), nous comprenons qu'il en prendrait le chemin à court terme (comme cela s'est passé à France Télécom, EDF ou encore GDF).

Une remise en cause des statuts :

La présentation du dispositif de transfert met en lumière une double évidence :

Une restructuration (avec l'annonce de mutations d'office à venir) :

Les personnels des voies navigables seraient confrontés d'abord à une restructuration qui ne dirait pas son nom : si l'État ne peut en effet pas privatiser les missions régaliennes, il s'oblige d'ores et déjà à devoir transférer ceux qui exercent ces missions.

Et si l'administration n'a pu nous dire si ces agents seront transférés dans les services déconcentrés du ministère (DREAL) ou dans des services départementaux (et donc devenus interministériels), elle prévoit d'emblée, au travers de la prime de restructuration, que ces transferts puissent imposer jusqu'à des changements de résidence familiale.

Puis la mise en coupe franche des statuts et l'extinction des corps :

Pour ce qui concerne les fonctionnaires :

Ces derniers seraient soit détachés sous contrat VNF, soit affectés à VNF en position normale d'activité à qui le MEEDDM transférerait aussi la gestion.

Lorsque nous demandons à l'administration jusqu'à quel point (puisqu'elle parle de « déconcentration » de la gestion), cette dernière se montre, là encore, bien incapable de nous répondre.

Or, sauf à placer les CAP sous la présidence du directeur de l'établissement public (ce qui, à ce jour, n'est pas possible) on peut se demander si cette hypothèse n'est pas un leurre.

Et s'il ne s'agit pas, tout simplement, d'éluder la question de l'évolution de carrière ultérieure des fonctionnaires transférés (comme le ministère de l'équipement l'avait déjà fait, en son temps, aux personnels transférés en même temps que les routes, aux conseils généraux).

Sauf qu'il ne s'agit pas, ici, de les transférer vers des cadres d'emplois de la fonction publique territoriale (pas d'homologie), mais sur des contrats de droit privé !

Pour ce qui concerne les agents contractuels :

Pour ces derniers, il n'y a pas de "plan A" ni de "plan B".

Devant changer d'employeur (de l'État à l'établissement public), ils devraient démissionner de leur poste ou avoir été licenciés du MEEDDM au préalable (et passer ainsi d'agent public géré par des textes réglementaires à agent privé dont le contrat serait régi par une convention collective loin d'apporter les mêmes droits ou d'imposer les mêmes obligations à l'employeur).

Pour ce qui concerne les OPA :

Ces derniers devraient attendre que le parlement légifère avant de connaître leur sort.

Or l'échéance que se fixe l'administration pour effectuer ce transfert à VNF est le 1^{er} janvier 2012.

On se souvient que la loi relative aux libertés et responsabilités locales de 2004 prévoyait de transférer les personnels routiers au 1^{er} janvier 2007 et se donnait trois ans pour régler la question du transfert des parcs ; six ans après, le sort des OPA n'est toujours pas clarifié.

On peut donc raisonnablement douter de la faisabilité de ce calendrier.

Sauf à prévoir déjà que les OPA des services de navigation seraient traités avec le même mépris que celui réservé, depuis maintenant plus de six ans, aux OPA des parcs routiers...

La grosse ficelle du financement :

Lorsque nous avons demandé à l'administration le pourquoi de cette volonté de transfert, cette dernière nous a indiqué que le but est de trouver des financements supplémentaires.

Or nous nous souvenons que cet argument a déjà justifié, il y a vingt ans, la création de VNF en 1991 (il s'agissait alors de faire financer l'entretien et l'investissement par la taxe hydroélectrique).

On voit aujourd'hui ce qui en a résulté...

Il faudrait croire aujourd'hui que lui confier maintenant l'héritage foncier (canaux, dépendances, maisons éclusières) et l'autoriser à vendre ces bijoux de famille lui permettrait de faire mieux que simplement boucler les fins de mois ?

Il est clair que l'objectif poursuivi ne vise qu'à faire des économies budgétaires en laissant à l'établissement public le soin de jouer avec le patrimoine de la Nation, l'argent des utilisateurs et ... la masse salariale.

Sur ce dernier point, on ne nous cache même pas -au travers du recours à des emplois partiels annualisés- l'intention de VNF (futur recruteur) de renouer avec les pratiques que subissaient les agents de la navigation intérieure (ANI).

A FORCE OUVRIÈRE, on se souvient d'avoir arraché de haute lutte la titularisation sur des emplois à temps plein de ces agent(e)s en leur confiant, en plus des tâches liées au passage des bateaux, celles de l'entretien.

Celles-là même que VNF voudrait « externaliser » demain !

Et après avoir revendu par ailleurs leurs logements ?

Il n'y aurait plus alors qu'à inventer un nouveau barbarisme et les appeler "ANI-SDF" !

FORCE OUVRIÈRE force de propositions :

L'excuse du financement tient d'autant moins que, depuis la création de VNF, de nouvelles dispositions budgétaires sont venues clarifier les modes d'affectation des budgets.

A quoi sert sinon la LOLF ?

Comme on ne soutient pas aveuglément une équipe qui perd (et depuis longtemps), il apparaît qu'il convient de rechercher des alternatives à ces situations d'échec avéré.

Et pourquoi ne pas créer, en regroupant tous les intervenants de la voie d'eau, un service à compétence nationale unique (qui pourrait d'ailleurs recueillir des financements) : tout l'encouragerait à investir les profits de certaines infrastructures (portuaires notamment) pour développer les interconnexions et faire en sorte que l'ensemble du réseau devienne profitable.

Sauf à vouloir seulement socialiser les pertes pour mieux privatiser les seuls profits... et laisser à l'inter modalité la seule vocation d'amuser la galerie pendant que d'autres continueraient de s'engraisser sur la bête !