



Paris, le 30 juin 2014

Audition au Sénat le 24 juin 2014 sur l'application de la loi VNF

Les rapporteurs (Francis Grignon et Yves Rome) de la commission sénatoriale sur le contrôle de l'application de la [loi VNF du 24 janvier 2012](#) ont auditionné une délégation Force Ouvrière composée de Gérard Costil, Secrétaire fédéral, Nadia Jacquot, Dominique Schirmer et Richard Henrard de VNF. Cette audition a été l'occasion pour FO de rappeler son opposition au projet de transfert des 4 400 agents des services de la navigation à l'EPIC VNF. **Notre organisation n'a pas signé l'accord du 24 juin 2011** et nos réserves et nos craintes d'alors se vérifient aujourd'hui et sont même désormais largement partagées.

Pour FO l'objet exclusif de cette loi était de regrouper les 400 agents privés de VNF et les 4 400 agents de droit public qui travaillaient dans les services de la navigation.

La loi adoptée visait essentiellement l'externalisation des missions de l'État, afin de préparer sa privatisation.

En premier lieu les moyens de développer le transport fluvial étaient largement négligés et nous cherchons toujours la référence aux moyens de relancer la voie d'eau. Nous craignons que les investissements envisagés ne soient pas réalisés et trois ans auront suffi pour démontrer que nous avons raison.

Le deuxième objectif de la réforme a consisté à réduire les coûts sous le couvert d'une rationalisation des moyens humains (en fait une accélération de la suppression du nombre de postes) en totale opposition avec l'objectif affiché de relancer la voie d'eau : le contrat de performance fait référence à la RGPP, conformément à une logique d'austérité qui a enfoncé VNF dans la crise:

- avant même le vote de la loi, nombre d'engagements du protocole sont bafoués (cf. [Communiqué FO du 24 octobre 2011](#));
- une fois la loi votée, la quasi-totalité des autres engagements que le projet contenait était balayée au travers d'amendements parlementaires (cf. [Communiqué FO du 27 janvier 2012](#));
- le jour du transfert, 121 ETP sont supprimés et c'est pire depuis;
- une fois l'établissement créé, sa « [sui generisation](#) » conduit à précariser les premiers emplois créés: « [contrats saisonnalisés](#) » en remplacement des personnels d'exploitation;

Ces dispositifs sont maintenus et aggravés par la politique d'austérité, avec les conséquences dramatiques que l'on sait en matière de précarité que VNF développe au travers d'emplois «saisonnalisés» et des CDD de droit public rendus désormais possibles par les deux protocoles que FO a dénoncé et a refusé de signer.

Sur l'application de cette loi, FO a insisté sur 3 points essentiels de la loi :

1) Les personnels des Voies Navigables

Le contrat d'objectifs et de performance entre l'Etat et Voies Navigables de France pour la période 2011-2013 prévoyait la baisse d'effectifs sur la période. Pas de recrutement d'OPA sur des postes ouverts auparavant dans les services navigation pour des tâches d'exploitation ou de maintenance technique des ouvrages. **Depuis c'est l'arrêt pur et simple de tout recrutement d'OPA** et aujourd'hui, des recrutements de CDD sont effectués pour répondre aux urgences...

Pour rappel, la DRH du ministère avait soumis l'accord emploi de l'EPA VNF, pour les 3 ans à venir, aux organisations syndicales signataires des protocoles d'accord du 24 juin 2011. **Cet accord emploi** s'inscrivant dans le contexte de la logique d'austérité du budget de la loi de finances 2013 qui entérinait la suppression des 121 postes vacants dans les services navigation.

2) les missions et les moyens

L'Etat reste le propriétaire du domaine public fluvial. L'établissement doit en assurer la gestion et l'exploitation. **Les missions de l'établissement ont été complétées** : gestion équilibrée des ressources en eau conciliant des usages diversifiés, sécurité et entretien des ouvrages et digues pour la prévention des inondations et des risques pour les usagers, conservation du patrimoine, contribution au report modal du fret alternatif au mode routier (art. L. 4311-1).

Sur **les moyens** de l'établissement, **un amendement adopté stipule que l'Etat et l'AFITF (Agence de Financement des Infrastructures de Transport de France) concourent au financement des actions et projets pour les voies navigables (art. L. 4311-1-3) !!!!!**

La question des filiales a fait l'objet d'amendements adoptés : pour les opérations d'aménagement, la création de filiales ou la prise de participation par l'Etablissement sera limitée à des organismes à capitaux à majorité publics et devra associer les collectivités territoriales.

3) Instances de représentation des personnels du nouvel EPA

S'agissant des instances représentatives des personnels, l'article 2 de la loi prévoit l'élection d'un Comité Technique Unique en formation plénière compétent pour l'ensemble des personnels et des sujets intéressant l'établissement, avec deux formations l'une pour les personnels de droit public, l'autre pour les personnels de droit privé, ainsi que des Comités Techniques de proximité pour l'ensemble des catégories de personnels dans chaque direction territoriale.

Ainsi a été pris en compte l'avis du Conseil d'Etat sur la nécessité d'acter par la loi un Comité technique unique reflétant la réalité des personnels (à 93 % de statut public et 7% privé).

FO dénonce le manque de concertation sur ce sujet. Dans le planning du dialogue social fourni par VNF, des réunions mensuelles étaient prévues avec le ministère. Nous nous pouvons que déplorer l'annulation de ces réunions. Par ailleurs, nous avons clamer haut et fort la nécessité d'une analyse juridique que nous attendons toujours (plus de deux ans après la promulgation de la loi.... et moins de six mois avant les élections prévues pour mettre en place la future instance!!!!!!)

Les propositions de FO pour la voie d'eau?

Pour le climat social: la création de l'EPA VNF a généré des inquiétudes et des interrogations, conduisant à l'émergence d'une situation sociale dégradée **révélée à l'occasion de deux enquêtes Opinion Way** .

FO demande que la dernière enquête soit suivi par un Comité de pilotage comprenant les représentants des organisations syndicales représentatives des personnels de VNF. Cette enquête a été

diffusée à l'ensemble du personnel. Elle fait apparaître un malaise social profond et multifactoriel, qui se traduit par une situation préoccupante, tant sur le plan social que du point de vue de la santé psychologique des personnels. De fortes déceptions nées de la création de l'EPA VNF, l'absence de plan d'actions significatif à la suite de la première enquête pourrait contribuer à accroître les risques et troubles psychosociaux déjà fortement présents dans l'établissement.

Au sein de VNF, les services sont mis à mal par les nombreuses réorganisations, rationalisations des moyens et n'ont plus une organisation cohérente permettant d'assurer les missions convenablement. Les budgets sans cesse réduits ou absorbés par les montages financiers des PPP (loyers à payer sur des dizaines d'années, ...) viennent se cumuler à la politique de réduction du personnel. In fine, VNF est fortement impacté et déstabilisé.

Pour le contrat d'objectifs et de performance:

Le contrat 2011-2013, qui visait à créer les conditions d'une nouvelle dynamique, est arrivé à son terme. Ses cinq objectifs étaient les suivants : adapter l'offre de services aux nouvelles attentes des utilisateurs ; renforcer la fiabilité du réseau face à la croissance du trafic et offrir un meilleur maillage du territoire ; développer une politique commerciale ambitieuse pour offrir aux opérateurs des solutions logistiques fiables et économiques ; regrouper les services de l'État dédiés à la voie d'eau dans un établissement unique ; faire du développement durable un objectif transversal de l'établissement.

Le bilan de ce contrat est demandé à la DG VNF depuis janvier 2014 par FO mais nous n'avons toujours rien!! **Quid du nouveau contrat ????**

Pour les emplois, nécessaires pour assurer toutes les missions de service public de l'EPA VNF.

La question de l'emploi à VNF ne peut pas rester la variable d'ajustement à la logique d'austérité ni à la réalisation des objectifs du contrat de performances entre l'EPA et l'Etat qui prévoit d'augmenter la productivité liée à la modernisation du réseau, clé de la performance pour supprimer des emplois.

Pour la relance de la voie d'eau et la mise en œuvre du niveau de service attendu et pas seulement du grand gabarit, rendent nécessaire de renforcer les moyens financiers et humains pour répondre à une organisation du travail efficace et une amélioration des conditions de travail ce qui suppose en tout état de cause de résorber la précarité et de sécuriser les parcours professionnels des personnels de l'EPA.

Concernant les PPP: A force de les multiplier et d'externaliser la maîtrise d'oeuvre, l'exploitation, la maintenance, mais également la maîtrise d'ouvrage, une privatisation rampante de la voie d'eau se met peu à peu en place.

Combien d'agents resteront en poste demain ? Par qui seront-ils remplacés ? Dans quelles conditions sociales ? Quels péages devront acquitter les bateliers pour satisfaire aux exigences financières ? Quelle qualité de service ?

Quel avenir pour les autres usagers de la voie d'eau (tourisme, loisirs, etc...) non-rentables pour VNF?

Le futur Canal Seine-Nord Europe: FO a dénoncé le PPP et a eu gain de cause

Le Gouvernement et le Parlement avaient décidé d'engager le chantier du Canal SEINE-NORD EUROPE, liaison fluviale de 106 Km à l'aide d'un montage financier en « PPP ». VNF a décidé d'investir sur la privatisation de l'exploitation et de la maintenance des ouvrages au détriment du service public qui pourtant est bien moins onéreux.

Le canal Seine-Nord Europe avec un coût estimé à l'époque à 4 Milliards d'euros pouvait atteindre voire dépasser au final les 6 Milliards d'euros.

Cela devait coûter 4 milliards d'Euros contre 3,5 milliards d'euros en maîtrise publique : c'est donc 500 millions de ressources publiques qui allaient -au bas mot- être versées aux actionnaires et investisseurs. Avec ce montant on pourrait engager la modernisation de pans entiers du réseau fluvial national.

Par ailleurs les prévisions de trafic étaient optimistes puisqu'une grande partie du financement de ce projet serait rentabilisé par le péage.

Qui assumera enfin le manque d'argent si le trafic est bien inférieur ? (ce qui est le cas par l'absence d'une réelle politique de relance de la voie d'eau, nécessitant un investissement bien plus important que les 840 Millions d'euros projetés dans le Projet de Loi de Finance 2012).

Quid des agents travaillant actuellement sur le Canal du Nord ?

Quel sera leur devenir? Leur savoir faire eut été autrement plus utile dans le cadre d'un financement intégralement public du projet..Quel sort leur réserve les dirigeants de VNF ?

Le ministre des transports, Frédéric Cuvillier, a annoncé mercredi 18 juin 2014 attendre une déclaration d'utilité publique mi-2015 pour le canal Seine-Nord. Selon lui, le dossier doit être prêt fin 2015 pour être éligible aux demandes de subventions auprès de l'Europe, qui pourrait financer 40 % des 4,4 à 4,7 milliards de coût estimé.

Le personnel de VNF est compétent techniquement pour mener à bien des grands projets avec une maîtrise d'ouvrage publique. L'interrogation existe sur **les moyens financiers**. L'Union européenne s'est engagée à financer le projet de Canal Seine-Nord Europe à hauteur de 40 %, soit 2,5 milliards d'euros.

Quid des collectivités territoriales????

Le projet de reconstruction (et exploitation) en PPP de 29 barrages sur l'Aisne et la Meuse

FO a dénoncé le recours au PPP pour les travaux des 29 barrages de l'Aisne et de la Meuse ainsi que la construction de micros centrales hydroélectriques. Les conséquences sont le transfert de la maîtrise d'ouvrage aux partenaires privés et la suppression des emplois publics liés aux tâches d'exploitation, d'entretien et de maintenance.

Des questions se posent sur la tarification des péages (qui doit payer?) et plus largement sur la tarification du transport fluvial. La tarification qui sera élevée pour rémunérer le transport à son juste coût, fera couler la batellerie française au profit des grands armateurs fluviaux d'Europe du nord.

Là aussi, quel devenir pour les agents concernés ?

Pour le financement de VNF: FO porte la revendication d'autres modes de financements publics que les PPP.

Les capacités de financement public à des coûts raisonnables doivent être maintenues, et même développées, dans le cadre du secteur public. Bref, il ne s'agit pas de freiner les investissements et les modernisations nécessaires, au contraire, mais d'éviter qu'elles n'échappent aux critères du service public. La maîtrise publique des investissements et de leur financement ainsi que de leur usage est nécessaire et possible. Les services publics ont besoin d'être développés et renforcés dans une autre logique de financement que celle d'être soumis aux contraintes de rentabilité financière qui consacrent le désengagement de l'État.

Force Ouvrière préfère le recours aux marchés publics, dans le cadre de la maîtrise d'ouvrage publique, par des appels d'offres : il s'agit notamment de dissocier les investissements en équipements et les services liés à l'exploitation de ces équipements afin que VNF conserve la nécessaire vision stratégique et la capacité de contrôle indispensable.

Par ailleurs, il nous paraît indispensable que VNF puisse maintenir et développer des capacités d'expertise techniques, juridiques, financières, et puissent avoir accès à des sources de financement..... maîtrisées !