



Paris, le 18 février 2010

Le directeur général des infrastructures, des transports et de la mer (DGITM)

reçoit la FEETS-FO sur le devenir de la voie d'eau :

Les velléités des gouvernements successifs de voir l'établissement public Voies Navigables de France (VNF) mettre la main sur les infrastructures fluviales, les services de navigation et les personnels du MEEDDM qui y sont affectés ne sont pas nouvelles.

Une nouvelle menace, mais qui, cette fois, vient du plus haut niveau de l'État, dans le cadre de la RGPP ! La menace prend aujourd'hui une toute autre dimension puisqu'elle repose sur la lettre du 28 octobre dernier (cf. communiqué FEETS-FO du 7 décembre dernier) par laquelle le Premier ministre charge l'Inspection générale des Finances de lui faire de nouvelles propositions pour continuer le dépeçage du MEEDDM.

L'objectif affiché : permettre de poursuivre, en 2012-2013, des non-renouvellements de départ en retraite déjà arbitrés pour la période 2009-2011.

La commande : 17 axes parmi lesquels « *La réforme de Voies navigables de France (VNF)* » apparaît en 6^{ème} rang, sans plus de précisions.

Cette commande de Matignon enjoignait l'inspecteur général Lepetit à « *travailler en lien étroit avec les services du ministère de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de la mer* » pour formuler « *des propositions de nouvelles mesures pour la fin de l'année* » (2009).

Or depuis, hormis quelques annonces verbales, nous n'avons absolument pas été concertés.

Est-ce l'effet du hasard ou la preuve que le ministère pourrait proposer de lui-même cet autre transfert (?) : un n^{ième} rapport sur Voies navigables de France (sous-titré « *RGPP opérateurs* ») venait d'être publié par ... un autre inspecteur général des finances (Noël de Saint Pulgent) !

Nous avons tout d'abord fait observer au Directeur général combien les personnels ne pouvaient qu'être inquiets de la façon dont avance le projet eu égard au contexte.

Le rapport Saint Pulgent n'est certes qu'un rapport de plus.

Mais à son dogmatisme effréné -bien dans l'air du temps- s'ajoute la recherche d'économies budgétaires (à charge de l'État, s'entend, pas pour la collectivité) ainsi qu'une commande puissante (du Premier ministre) et on ne peut plus vague et donc large (« *La réforme de VNF* »).

Quant à la méthode : la commande du Premier ministre, ni concertée ni débattue (le rapport Saint Pulgent ne nous a d'ailleurs jamais été adressé officiellement) elle ressemble comme une goutte d'eau à celle utilisée pour noyer le service public républicain dans l'océan de la réforme de l'État (à cet égard nous diffuserons prochainement un état des lieux au 1er janvier 2010, réalisé par la Confédération, sur le démantèlement méthodique des services de l'État dans le cadre de la RGPP I).

Un rapport qui privilégie -on sait pourquoi !- une approche économique du transport fluvial au détriment des autres fonctions de la voie d'eau.

Le Rapport Saint Pulgent :

Nous avons souligné que c'est l'approche financière qui prévaut, dans ce rapport, sur toute autre considération.

Les comparaisons effectuées entre les trafics sur le réseau français avec ceux des réseaux des pays voisins sont, de ce point de vue, édifiants.

Comment s'étonner du plus modeste trafic sur le réseau national dès lors que les liaisons grand gabarit ne sont pas interconnectées (pas de liaison grand gabarit entre le Rhône et le Rhin ou la Moselle, pas plus qu'avec la Seine) ?

Même le projet du canal grand gabarit Seine Nord Europe annoncé à grand renfort de publicité ministérielle est compromis à l'échéance prévue de 2015.

Comment, malgré les discours gouvernementaux de longue date (avant même que ne soient inventés les « Grenelles de ceci ou de cela ») s'étonner que le trafic international se développe plus chez nos voisins quand l'intermodalité, par exemple à partir du bassin méditerranéen, se limite entre Marseille et les ports d'Anvers et de Rotterdam au détroit de Gibraltar ou à l'autoroute A7 ?

Même l'échéance prochaine de la concession CNR est éludée (alors que c'est un véritable élément d'opportunité dans la nécessaire définition d'une vraie stratégie de l'État).

Mais nous l'avons pointé auprès de notre interlocuteur, il y a bien d'autres pistes à explorer, sur ce dossier, que la seule visant à transférer ou déclasser.

D'autant que la navigabilité des canaux n'est -pour aussi importante qu'elle soit- qu'une seule des fonctions de la voie d'eau...

Très léger, ce rapport de seulement 25 pages apparaît tout aussi très léger dans sa construction :

Pour ce qui concerne la gestion du personnel, le rapport consacre de pleines pages à la gestion des ressources humaines pour y observer qu'elle est « *contrainte* » par l'État.

Cela n'est pas faux mais, d'une part, la gestion par des établissements publics n'est pas plus efficace : juste un peu moins protectrice (on gardera à cet égard en mémoire l'aveu d'impuissance du Secrétaire général du MEEDDM, lors du dernier CTPM, sur la seule question de l'attribution de la prime de 250 € aux agents du ministère affectés à l'ANAH).

Par ailleurs cette "gestion contrainte" par l'État a bien fonctionné sur les routes départementales pendant des décennies (avec les conseils généraux) et les dernières remontées qui nous parviennent depuis les transferts des personnels sous l'autorité directe des collectivités territoriales ne nous démontrent pas que les personnels s'en porteraient mieux, ni que la gestion des ressources humaines s'en retrouverait moins "contrainte"...

Au final, il apparaît clairement que l'objectif principal (ou l'alibi) de ce rapport est d'une toute autre nature : les différents scénarios qu'il présente reposent d'abord et avant tout sur l'idée de générer des gains d'ETP et non sur une politique de transport et de développement durable.

Ainsi, selon le périmètre du réseau (constant, déclassement de 23 ou de 27 voies « *qui permet d'économiser la majorité des effectifs d'exploitation* ») et les investissements (la remise en état des ouvrages permettant de réduire aussi les effectifs de maintenance et l'automatisation de réduire un peu plus les effectifs d'exploitation), l'économie est chiffrée entre 285 et 682 ETP !

Et ce sans compter le canal de Bourgogne qui pourrait faire l'objet du même traitement si les négociations qui viennent d'être reprises avec la région devaient échouer...

Et de préconiser une "prime d'intéressement" à VNF sous la forme d'un abondement de la subvention d'investissement correspondant, au titre du prochain contrat, « *aux gains en ETP allant au-delà du non remplacement d'un départ à la retraite sur deux* ».

L'objectif est clair : trouver le moyen de transférer un maximum des canaux que les collectivités n'ont pas souhaités se voir transférer dans le cadre de la loi du 13 août 2004.

Les 23 voies du scénario pourraient être purement et simplement déclassées à la navigation.

Ces 25 pages apparaissent donc bien légères vu l'enjeu.

Pour autant le rapport Saint Pulgent est bien léger en poids ... pas en mesures !

Quant aux quatre autres (cinq en comptant le canal de Bourgogne), la nécessité pour l'État de continuer à y assurer la gestion hydraulique le contraindrait à en demeurer propriétaire, mais à n'y maintenir la navigation qu'à la demande des collectivités ... et donc à leur charge.

Alors que le rapport Saint Pulgent pointe de nombreuses faiblesses de VNF (faiblesse financière, modestie des bilans des contrats, manque d'outils de suivi et de gestion, digressions sur des domaines parallèles, manque d'implication dans la politique d'animation), il n'en prône pas moins d'aller plus loin dans le sens du transfert d'autres compétences à l'établissement public !

**Un rapport...
...très léger,**

**Mais des
préconisations
très lourdes !**

- **pour les agents, en termes tant d'effectifs que de statut,**
- **pour les collectivités, en terme de transfert de charges,**
- **pour les utilisateurs des voies qui seraient déclassées,**
- **pour les contribuables, car la fiscalité locale n'en augmenterait que plus.**

Les réponses du DGITM à FORCE OUVRIÈRE :

Le directeur général des infrastructures, des transports et de la mer (DGITM), Daniel Bursaux, que nous venons de rencontrer nous assure en introduction que la question des propositions du rapport Saint-Pulgent « ne sont pas à l'ordre du jour » et qu'il n'est pas question de fermer des voies d'eau.

Il est bien conscient de la question hydraulique et de la nécessaire cohérence du « Grenelle ».

Pour autant la préconisation de transferts vers les collectivités locales -le chantage que nous évoquions ci-dessus- lui paraît de nature à favoriser des demandes (à défaut pour la loi du 13 août 2004 d'avoir été aussi contraignante pour les voies d'eau que pour les routes ?).

Transferts des personnels à l'établissement public :

Daniel Bursaux assure que pour le ministre d'État le sujet « *n'est pas d'actualité* » ... avant d'ajouter que la question n'est pour autant pas complètement fermée et qu'il prend note de notre position.

Il reconnaît les velléités de l'établissement public à grossir mais que c'est toujours à l'État de donner ses instructions, ce que nous ne lui faisons pas dire !

Mais, soufflant le chaud et le froid, il précise aussi dans le même temps que « *comme pour les routes* » des initiatives externes au ministère sont toujours à craindre.

Sur l'unicité de commandement :

Le DGITM s'y déclare favorable mais reconnaît -comme nous- le problème de la viabilité financière de VNF (nous n'hésitons pour notre part pas à considérer incohérent le statut d'EPIC avec le déficit budgétaire structurel).

Si les contrats objectifs/moyens lui paraissent de nature à aller dans le bon sens, étant déjà un moyen pour l'État de fixer les effectifs, la question des ressources demeure pleinement posée dans la perspective de l'autonomie.

Nous y voilà !

Bercy s'étant opposé au transfert du patrimoine (on pourrait presque se féliciter de la création de France-Domaine...), il convient de trouver maintenant de nouveaux financements (avec comme principaux obstacles qu'augmenter les péages ne serait pas indolore pour les usagers et qu'augmenter la taxe hydraulique se répercuterait aussi sur le prix de l'électricité).

Sur l'ingénierie :

Daniel Bursaux nous affirme que le retard observé dans la mise en route du projet du canal grand gabarit Seine Nord Europe ne reposerait que sur les contingences du moment et ne s'inquiète pas de l'avenir de l'ingénierie des services de navigation avec près d'un milliard d'euros d'investissement de travaux à réaliser.

Se fixer comme objectif de contourner les fourches Caudines de la RGPP (le dogmatique non-remplacement d'un départ en retraite sur deux) est évidemment une bonne chose.

Mais n'est-ce pas le risque -ou la poire pour la soif ?- dans l'hypothèse où, comme de tous les arbitrages interministériels récents, le MEEDDM perdrait aussi celui-ci.

Et de faire de cette "réserve" de maîtrise d'oeuvre complète la variable d'ajustement du pire ? Comme l'aura été, sur la période 2009-2011, l'ingénierie dite concurrentielle...

Sur les redéploiements induits par les réductions des effectifs :

Quel que soit l'arbitrage final, il est clair que ces perspectives mettent en relief la perspective de redéploiements à venir.

Ils seraient d'ampleurs différentes si nous ne faisons pas obstacle :

- aux velléités de VNF et de ses alliés de permettre à l'établissement public de prendre la main sur les personnels des actuels services de navigation (car l'intéressement financier de VNF commencera au-delà du premier non remplacement sur deux départs en retraites et les garanties statutaires seraient mises à mal, au moins dans un second temps si ce n'est dans la foulée),
- aux préconisations de déclassement (selon l'ampleur de ces abandons) ou de transferts (en fonction de l'engouement des repreneurs potentiellement contraints) de voies,
- à la mise en oeuvre dogmatique de l'inscription dans la durée du non-remplacement d'un départ en retraite sur deux).

Ils concerneraient aussi différemment les personnels selon :

- que le MEEDDM gagnera ou pas à l'interministériel en matière d'ingénierie,
- que l'État s'engagera enfin (ou pas) sur un projet ambitieux (les interconnexions du grand gabarit et pas seulement la robotisation des équipements).

Leurs effets seront différents mais toucheront tous les agents de la VOIE D'EAU.

Nous retiendrons deux exemples particulièrement illustratifs des attermolements que la DGITM ne nous a pas caché sur cette question des redéploiements :

Comment redéployer les personnels en fonction des déclassements ou transferts ?

La question est de taille lorsqu'on l'examine sous l'angle de l'étendue des territoires des services. Le DGITM nous indique que les agents pourraient rester affectés sur leurs postes si, dans le même temps, un dispositif de "saisonnalisation" des emplois permettait de faire face aux besoins apparaissant alors ailleurs.

En cherchant à mieux comprendre ce que sous tendait cette idée (s'agit-il de supprimer un ETP sur deux en remplaçant un fonctionnaire à temps plein par un vacataire à mi-temps ?), nous finirons par faire dire au DGITM que l'administration chercherait à ne pas concevoir de nouveaux emplois précaires, mais des emplois réels ... à temps partiel annualisé !

Nous n'avons pas manqué de réagir vivement à cette hypothèse qui reviendrait, trente ans après que nous ayons réussi à titulariser les ex-agents de la navigation intérieure (ANI), à faire ainsi un tel retour social en arrière (qui plus est au moment où le chef de l'État ... annonce la prochaine titularisation des contractuels) !

Comment accueillir les OPA des Parcs transférés partiellement ?

La question devient en effet prégnante à deux titres ici lorsque l'on sait que les SN et les DIR sont les deux "îlots de sauvetage" des OPA qui ne seraient pas repris par leur département. Que restera-t-il comme possibilité de redéploiement de ceux affectés dans des parcs où les voies navigables seraient bientôt déclassées ou transférées ?

Le seul exemple où les transferts ont été effectués dans le cadre de la loi du 13 août 2004 est à lui seul particulièrement alarmant.

C'est en région Bretagne qu'a été fait ce seul transfert des voies navigables et c'est aussi en Bretagne que les transferts des parcs laisseront à la grille le plus grand nombre des OPA...

**Et s'il en allait de même
dans d'autres régions et pour d'autres agents ?**

Aujourd'hui en Bretagne ! Demain en Bourgogne ?

Et après-demain sur les autres voies d'eau ?