

CANAL CGT N°1



Edito

C'est sous une nouvelle forme que revient le journal d'information de la CGT VNF à travers la revue «Canal CGT», un canal d'information et d'analyse critique, dans une période où nos dirigeants au sens large se plaisent à dire une chose et son contraire dans la même phrase pour mieux désamorcer toute critique.

VNF se trouve au milieu du gué, six ans après la loi du 24 janvier 2012, qui a institué l'établissement public dans sa forme actuelle, une loi dont le bilan n'a pas même été tiré, que déjà de nouvelles dispositions législatives d'importance sont annoncées.

Un bilan devrait arriver prochainement sous la forme de l'audit de la cour des comptes qui a été lancé en... septembre 2016 et dont VNF a reçu en décembre les conclusions, en phase contradictoire. Pour le moment rien n'a filtré de son contenu. Il y a des moments plus opportuns que d'autres pour rendre public un rapport et sans doute que l'examen du projet de loi qui concernera VNF en avril prochain nous délivrera de cette longue attente!

Sommaire

Page 1 - Edito

page 2 et 3 - Convention cadres de VNF: esprit d'entreprise es-tu là?

page 4 - Conclusion des assises de la mobilité.

page 5 - Projet de loi en préparation: quels changements pour VNF?

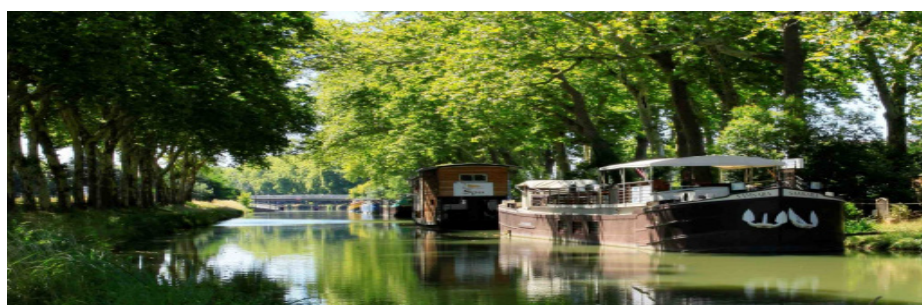
page 6 - RIFSEEP: absence de complément indemnitaire annuel (CIA) exceptionnel pour les catégories C administratif affectées à VNF.

- Gel de l'indemnitaire dans les services du ministère.

page 7 et 8 - Instances représentatives du personnel: un grand chamboule tout mené dans la précipitation.

Pour autant le ton est donné. Le séminaire de l'encadrement organisé à Nancy les 14 et 15 novembre dernier s'inscrit pleinement dans la démarche CAP 2022 lancée par le premier Ministre dans sa lettre de mission du 26 septembre dernier pour « transformer » le service public en transférant des missions au secteur privé, voire en les abandonnant . Il a été l'occasion pour le directeur général d'acclimater les cadres à une vision entrepreneuriale de l'établissement où l'impératif de rentabilité sonne comme une injonction, en recherchant l'adhésion à une véritable acculturation pour mieux insuffler une culture d'entreprise.

La CGT est intervenue sur trois sujets qui seront détaillés dans cette revue: les missions de service public de VNF et les interrogations sur la pérennité de la forme statutaire d'établissement public administratif (EPA), l'affaiblissement du lien de tutelle entre VNF et le ministère avec ses conséquences sur la gestion des personnels et le projet de transférer la propriété du domaine public fluvial à VNF.



Selon le Directeur Général, la démarche cap 2022, au-delà de s'apparenter à une RGPP bis, est l'occasion de se pencher sur le « modèle d'entreprise » de VNF et de s'interroger collectivement sur notre culture.

C'est cet état d'esprit qui a dominé les « débats » qui se sont tenus durant ces deux jours. Les guillemets s'imposent en effet car en guise de débats, la direction s'est livrée à un exercice de communication extrêmement verrouillé afin qu'aucune fausse note ne vienne ternir l'ambiance résolument optimiste du séminaire. Tout l'attirail était prévu : bureau d'études spécialisé pour animer les deux journées sur une tonalité qui force l'enthousiasme, échanges au top du high-tech puisque les participants étaient invités à faire part de leur

«humeur du jour» en réagissant aux sujets évoqués lors des tables rondes par l'intermédiaire de sms ou d'une application téléchargée. Certaines de ces réactions, anonymes et triées on ne sait par qui et on ne sait comment, défilaient en bandeau sur un écran, pour accompagner les présentations orales d'un léger parfum participatif.



Que retenir de ces deux jours?

Si la politique de l'établissement qui concentre les moyens sur le grand gabarit au détriment des voies d'eau touristiques se situe dans la continuité d'un projet stratégique contre lequel la CGT a voté, la tonalité du discours a changé et l'abandon des missions non «rentables» (pour qui?) est désormais non seulement affiché et assumé mais tous l'encadrement doit se convaincre qu'il n'y a pas d'alternative.

Il faut changer de modèle économique, c'est un leitmotiv qui revient dans la page2

bouche de notre directeur. Changer de modèle signifie faire des choix : «c'est comme lorsque vous allez faire vos courses, vous ne pouvez pas tout acheter...» « il faut savoir faire les comptes » nous a expliqué le Directeur général des infrastructures de transport et de la Mer (DGITM) François Poupard, présent le second jour pour représenter la tutelle, un mot qu'il a confié ne pas « aimer » car pas assez émancipateur...

«Quelles seront nos voies d'eau qui réussissent et celles qui ne sont rien ?

Selon lui, l'année 2018 sera consacrée à réformer le transport, après le code du travail en 2017, avec la volonté « d'arrêter de mettre beaucoup d'argent dans très peu de déplacements », ainsi que l'a affirmé le Président de la République dans son discours d'inauguration de la gare TGV à Rennes. Serait-il également inspiré par sa vision contemplative des gares où l'on croise « des gens qui réussissent et des gens qui ne sont rien »...

Quelles seront nos voies d'eau qui réussissent et celles qui ne sont rien ?

La démonstration déroulée en convention des cadres est sans ambiguïté, une partie du réseau n'aurait plus sa pertinence, chiffres à l'appui : entre 2006 et 2015 le nombre de bateaux Frayssinet a été divisé par deux et le petit gabarit ne représente plus que 4 % des trafics d'après les chiffres qui ont été fournis alors que les besoins d'investissements y sont très forts.

La fracture risque donc de croître entre petit et grand gabarit. Pourtant, plusieurs présentations diffusées par les cadres des directions territoriales ont démontré le potentiel des canaux touristiques en terme de développement du territoire mais le DGITM a été très clair, en réponse à une question sur les moyens accordés à ces canaux : ils ne sont pas prioritaires, il faut faire «

le choix de la raison » ou encore « Help yourself », expression qu'il a utilisée à l'endroit des collectivités territoriales qui devront assumer ce désengagement de l'Etat.

En parallèle, quelques industriels interviewés pour l'occasion, tels des représentants de la fédération de la chimie, du groupe Lafarge...etc, ont exprimé leurs demandes de plus de flexibilité, d'adaptabilité, avec par exemple une ouverture du service 24h sur 24 et 7 jours sur 7, face à une exploitation qui aujourd'hui « vit à son rythme et doit être plus dynamique ».

Technologie, massification des trafics, maîtrise du paramètre temps, stratégie pour la logistique, l'approche portée lors de ce séminaire s'est ainsi beaucoup focalisée sur la gestion des flux économiques induits sur le réseau de grand gabarit, sur fond de 2.0.

Et les agents dans tout ça?

Il est choquant que ce séminaire des cadres n'ait comporté aucun temps de travail en atelier consacré à la fonction d'encadrement et ses difficultés dans la période actuelle. Cela aurait nécessité de parler du quotidien de ceux que l'on encadre sur le terrain, des personnels, du facteur humain... et trop cassé l'ambiance.

Aux cadres, le DG demande sur un ton quasi messianique de regarder ailleurs, voire à l'intérieur d'eux-mêmes en se demandant toujours : « qu'est-ce que je fais pour combattre le mal dont je me plains ? », manière de culpabiliser celles et ceux qui douteraient de son discours lénifiant.

En réponse, la CGT appelle à se syndiquer, pas pour combattre « le mal » ou prôner « le bien » mais pour s'organiser collectivement dans l'intérêt de nos missions de service public et de nos statuts...même si notre directeur « aime cette boîte », puisque ce fut son mot de clôture.



FAKE NEWS

FAUSSES NOUVELLES

Pour mieux appuyer « le choix de la raison » qui consiste à n'investir que là où c'est rentable, le DGITM a cité « la catastrophe ferroviaire » qui fragilise l'ensemble des budgets de transport tant elle a siphonné nos capacités budgétaires pour des lignes coûteuses transportant peu de passagers. Nous serions face à « un mur ferroviaire » avec un besoin de 30 Milliards d'€ d'investissement.

La CGT est intervenue pour rappeler que la situation du ferroviaire en France résulte de choix stratégiques de l'Etat qui a démantelé l'entreprise publique pour instituer le groupe SNCF, composé de trois EPIC, une véritable multinationale qui s'est surtout dispersée dans la création de 1000 filiales, dont certaines concurrencent directement le ferroviaire (Geodis pour le routier, ouibus, blablacar...). Aujourd'hui, ce sont les établissements publics qui produisent toujours les $\frac{3}{4}$ des richesses de la SNCF et financent l'achat et la croissance de filiales parfois déficitaires, ce qui aggrave la dette tant décriée de l'opérateur public.



C'est en fait pour mieux convaincre de la nécessité d'intégrer à VNF une équation qui serait commune à tous les gestionnaires de réseaux que Le DGITM s'est appuyé sur l'exemple du ferroviaire. Négliger les grandes voies et se disperser sur des voies capillaires qu'il est urgent d'abandonner. Pour la CGT, il faut renverser cette équation en cessant de dilapider la richesse publique dans une externalisation coûteuse qui ne profite qu'à quelques-uns.

Cette présentation très orientée de la réalité est du même acabit que l'interview surréaliste d'un représentant d'une entreprise hydroélectrique diffusée lors du séminaire. Cet exploitant de sept centrales hydroélectriques sur la Seine a vanté les mérites des partenariats public privé (PPP) et de la formule des sociétés de projet qui organisent un co-actionariat entre VNF et l'industriel.

De quoi s'étrangler lorsque l'on sait ce que représentent pour la collectivité ces PPP. Un récent rapport d'information du sénat les qualifie de « bombes à retardement ». Une bombe dont les usagers, les finances publiques et les salariés feront les frais.

En guise de consolation face à de telles contre-vérités, citons plusieurs messages postés dans « l'humeur du jour » pour encourager une exploitation de l'hydroélectricité par VNF en régie, ce que permettent les statuts de l'établissement.

A VNF on n'a pas que des humeurs on a aussi des idées !



Le 19 septembre 2017, le gouvernement lançait les Assises de la mobilité avec pour objectif de déboucher en 2018 sur une nouvelle loi des mobilités remplaçant la loi d'orientation sur les transports intérieurs. Le directeur de VNF a minimisé les incidences des réflexions menées dans ce cadre sur l'établissement et ses personnels, lors de différentes réunions avec les délégués syndicaux centraux. Le DGITM a estimé pour sa part lors de son intervention à Nancy que « *VNF et sa propriété sont au cœur de ses assises* ».

La synthèse de l'atelier sur les financements intitulé pour une mobilité plus « soutenable » préconise de repenser nos modèles économiques, nos modes de gouvernance et de créer de nouvelles recettes, dans la même veine que le discours tenu par le DG de VNF depuis son arrivée en mars dernier.

Sur notre champ ministériel, la création d'un établissement public « Routes de France » pour remplacer les Directions interrégionales des Routes (DIR) est ressortie des cartons.

Pour la CGT, transport et mobilité ne sont pas synonymes : à travers la notion de mobilité, le gouvernement a fait le choix d'une démarche centrée sur les usages des modes de transport en référence à des choix individuels conduisant les personnes à s'orienter vers tel ou tel mode de mobilité.

VNF, à son échelle est au diapason de cette vision. Ainsi le transport de marchandises n'a été abordé en convention des cadres qu'à travers les usages du secteur logistique, plaçant VNF comme promoteur de l'émergence d'une organisation logistique française à l'écoute des « *faiseurs de trafic* » sur le réseau fluvial davantage qu'à celle des besoins de transport de marchandises qui ne se limite pas à la logistique sur le grand gabarit. L'écoute sociétale prônée par le directeur se réduit ainsi aux segments considérés comme les plus lucratifs de ce réseau.

Ces assises ont cloisonné le transport de personnes et celui des marchandises. Pourtant, il s'agit d'un sujet global intégrant organisation, matériels, emplois, infrastructures utilisées à la fois par le transport de marchandises et celui de

passagers. Les enjeux de financement sont donc communs aux deux secteurs. Comment prétendre mener une politique de transport dans ces conditions?

Le fret, la logistique, le ferroviaire, l'aérien et le maritime feront pourtant l'objet de concertations distinctes, au détriment de la nécessaire complémentarité des modes de transport qui ne peut s'envisager à travers un tel saucissonnage.

En définitive, ce cloisonnement témoigne d'une ambition politique très limitée dans laquelle l'intérêt général est absent. Les conclusions de ces Assises confirment ce renvoi permanent sur l'individu, sommé de faire le deuil d'un service public de transport financé par de l'investissement public pour puiser dans ses propres capacités contributives.

Ainsi peut-on lire parmi les préconisations générales, synthèse de l'atelier thématique mobilités plus soutenables: « *la première action à entreprendre pour réduire l'insuffisance de financement des dépenses de transport consiste à s'efforcer de les diminuer* »...

«...à force de diminuer les investissements de transport, on finira par s'habituer collectivement à les trouver suffisants...ou encore dites-moi de quoi vous avez besoin et je vous expliquerai comment vous en passer !

Diminuer les dépenses de transport ne serait donc plus suffisant, il faut s'attaquer à « l'insuffisance de financement ». Autrement dit à force de diminuer les investissements de transport, on finira par s'habituer collectivement à les trouver suffisants...ou encore dites-moi de quoi vous avez besoin et je vous expliquerai comment vous en passer !

Plusieurs passages de cette synthèse adopte d'ailleurs un ton franchement

condescendant vis-à-vis du modèle social français et d'une opinion publique qui considère que le service public de transport doit tendre à la gratuité...

Un peu de pédagogie sur les coûts s'impose selon les rédacteurs pour en finir avec cette idée que le transport serait un droit. Une pédagogie qui facilitera selon eux l'acceptabilité sociale des nouvelles sources de financement imaginées ou des sources de tarissement des dépenses, c'est selon... :

-revenir sur les rabais « consentis » aux étudiants, chômeurs et retraités qui ne sont pas mis en relation avec les capacités contributives réelles de chacun des usagers (l'individu ici encore).

-introduire des péages sur tous types d'axes routiers

-réduire les avantages fiscaux des travailleurs utilisant leurs voitures pour se rendre au travail

Autant de proposition dans le droit fil de la politique de ce gouvernement qui organise un transfert sur les ménages et l'individu de dépenses liées à des besoins d'intérêt général et qui entretient le leurre d'un gain de pouvoir d'achat là où les usagers paieront la note à travers la diminution des prestations et de la qualité de leurs services publics.

La CGT, critique vis-à-vis de cette approche étriquée, a produit un cahier d'acteur pour faire des propositions dans le cadre de ces Assises qui est consultable sur son site (cgt.fr/cahier-d-acteur-assises-de-la-mobilite) Ce sujet a également été débattu lors de la conférence de l'Union interfédérale des Transport (UIT), outil qui fédère les travailleurs de tous les secteurs concernés autour de la construction d'alternatives à la hauteur des enjeux sociaux, d'aménagement du territoire, de santé publique et d'environnement que recouvre une politique de transport digne de ce nom.



VNF turbine actuellement sur la rédaction des dispositions à intégrer au projet de loi qui devrait être déposé en avril prochain à l'Assemblée Nationale : transfert du domaine public en pleine propriété, instauration de nouvelles ressources, modification des instances représentatives du personnel...c'est au compte-goutte que nous découvrons ces sujets, sans aucune approche globale.

La CGT a eu confirmation, en questionnant le DGITM lors de la convention des cadres, que le transfert de la pleine propriété du domaine public fluvial (DPF) à l'Etablissement, qui aujourd'hui en est uniquement gestionnaire, est à l'étude. Le DGITM a évoqué les obstacles juridiques qui ne manquent pas de se poser pour un transfert intégral, en soulignant sa volonté de trouver des solutions pour que VNF puisse « vendre, céder, louer plus facilement le domaine public ».

Nos représentants sont intervenus à ce sujet lors du dernier CA de VNF et la commissaire du gouvernement a confirmé qu'il s'agit bien d'un transfert en pleine propriété (cf CR sur notre site <http://www.cgtnvf.fr>).

Le domaine public est une richesse collective qui ne peut pas être accaparée par des intérêts privés sauf à être désaffecté de sa mission puis déclassé en domaine privé.

Quelle serait la politique de l'établisse-

ment s'il devenait propriétaire du domaine ?

Des procédures accélérées et facilitées de déclassement et de vente du DPF pour renflouer les caisses de l'établissement sont à craindre dans un contexte où la création de nouvelles recettes est le mot d'ordre du moment.

Parler des ressources à la place des moyens...Changer les mots pour changer la réalité, toujours ces mêmes artifices de langage pour maquiller la disette et transformer le désengagement de l'Etat en challenge collectif.

Il est d'autant plus légitime de s'interroger sur les motivations qui sous-tendent cette réforme, que la baisse continue des effectifs vide les maisons éclusières où logent les agents pour nécessité de service et que le bâti se dégrade à de nombreux endroits faute de moyens. Sur le périmètre de la DTCB par exemple c'est 1/3 des 500 maisons éclusières qui sont actuellement vides d'après le chiffre communiqué en convention des cadres.

Les moyens...un terme désuet qu'on utilise trop selon le DG qui nous exhorte à parler de ressources : « *Donnons-nous les moyens de nos ressources* » une autre pépite sémantique dont nous avons pu

profiter lors de ce séminaire. Changer les mots pour changer la réalité, toujours ces mêmes artifices de langage pour maquiller la disette et transformer le désengagement de l'Etat en challenge collectif.

Il appelle comme dans n'importe quelle entreprise, à mieux répercuter les coûts sur les « clients » de VNF ou plutôt certains d'entre eux, y compris les collectivités locales a-t-il précisé. Comme si ces collectivités, déjà étranglées par la baisse des dotations de l'Etat et la suppression de la taxe d'habitation, n'avaient pas en commun avec VNF d'être des personnes publiques, du même côté de la barrière et non pas concurrentes dans la réalisation des missions de service public.

Parmi les autres mesures envisagées, citons une évolution de la taxe hydraulique pour la transformer en redevance et la déplaçonner progressivement ou encore la proposition formulée dans le cadre des assises de la mobilité d'instaurer un droit de préemption sur le DPF, un instrument qui se situerait ici encore dans une logique de cession (pour qu'il y ait préemption il faut qu'il y ait vente) alors qu'aujourd'hui le DPF est soumis au régime de la domanialité publique qui empêche la vente, la cession et la location de ses dépendances, sauf exceptions qui se sont développées dans les textes ces dernières années.



SE DONNER LES MOYENS DE NOS RESSOURCES... CHICHE !

Pour la CGT, il faut commencer par se donner les moyens de percevoir les ressources qui existent déjà dans la loi ? Et il y a fort à faire en la matière...

Les délégués syndicaux de la CGT ont déjà dénoncé lors de réunions nationales ou locales les aberrations de la gestion domaniale et l'absence de volontarisme et de moyens pour percevoir les redevances d'occupation ou le produit de la taxe hydraulique. Cette carence confine au scandale dans certaines DT où l'empressement à recouvrer les sommes dues est inversement proportionnel au poids politique ou économique des occupants illicites du domaine.

Est-il normal par exemple que des opérateurs tels les sociétés de téléphonie mobile ne s'acquittent pas de ces redevances pour les réseaux qui traversent le DPF mais que les bateaux stationnaires où logent parfois des populations fragilisées fassent l'objet de procédures rigoureuses, comme on le voit dans certaines directions territoriales?

Un deux poids deux mesures qui constitue une entorse au principe d'égalité de traitement des usagers du service public et qui, en terme de sens au travail, démobilise les services de gestion du domaine déjà en proie au manque d'effectif pour remplir correctement cette mission.

RIFSEEP : absence de complément indemnitaire annuel (CIA) exceptionnel pour les catégories C affectées à VNF

La CGT lance une pétition contre cette disparité de traitement qui exclut arbitrairement nos collègues du bénéfice d'un complément de rémunération au seul motif qu'ils sont affectés dans un établissement public.

Ce n'est pas la position normale d'activité (PNA) qui est directement en cause ici : ainsi, les agents du ministère en PNA dans les directions départementales interministérielles de la cohésion sociale par exemple ont pu bénéficier de cette prime en tant qu'agents relevant du même corps de fonctionnaires que leurs collègues en DREAL, DDT ou DIR, quand bien même ils exercent leurs fonctions en dehors du périmètre ministériel du METS.

Ce qui est directement en cause est l'affaiblissement du lien entre l'autorité de tutelle, à savoir l'Etat et l'EPA VNF avec pour conséquence l'affaiblissement de la logique statutaire dans la gestion des personnels publics au profit d'une logique d'entreprise qui gère sa masse salariale selon ses propres règles et en s'affranchissant des statuts (cf en ce sens l'article sur les projets en matière d'instances représentatives du personnel).

C'est d'ailleurs sous l'angle de cette relation de tutelle que la CGT a dénoncé cette mesure auprès du DGITM lors de la convention cadres de Nancy, en soulignant le contexte particulier de l'établissement sur les postes de catégorie C qui peuvent demeurer vacants pendant plusieurs cycles, une telle distorsion n'étant

pas de nature à encourager les mobilités vers VNF.

Le DGITM a commencé par mettre en question sa légitimité à répondre sur un sujet relevant selon lui du « dialogue social », autrement dit d'une négociation entre organisations syndicales et « chef d'entreprise », en évacuant la position statutaire et réglementaire des agents concernés.

« Ce qui est directement en cause est l'affaiblissement du lien entre l'autorité de tutelle, à savoir l'Etat et l'EPA VNF avec pour conséquence l'affaiblissement de la logique statutaire dans la gestion des personnels publics au profit d'une logique d'entreprise qui gère sa masse salariale selon ses propres règles et en s'affranchissant des statuts

Il a poursuivi en considérant qu'il n'est nulle part écrit que les fonctionnaires d'un même corps doivent percevoir la même rémunération, argument facile mais totalement incohérent : le CIA en question a été versé aux agents de catégorie C sur une base égalitaire qui a conduit le Ministère qu'il représente à écrire au contraire que ces agents bénéficieraient tous de la même prime du seul fait qu'ils appartiennent au même corps et sans considération des fonc-

tions exercées.

Provocation du DGITM

Pour relativiser l'effet potentiellement dissuasif vis-à-vis des demandes de mobilité, le DGITM a cité son propre exemple, nous expliquant qu'il priorise l'intérêt du poste lorsqu'il fait une mobilité, quitte à perdre un peu d'argent...

Espérons qu'il ne sera pas lui aussi obligé de manger plus de pâtes et de ressortir des vêtements de la cave, à force de mobilité désintéressée !

Si le Président a axé son programme sur la « libération des forces productives » nul doute en tous cas qu'il a déjà réussi à libérer la parole chez certains hauts fonctionnaires qui ont perdu le sens des réalités et de la décence au point de comparer leur traitement à celui d'un adjoint administratif...

La CGT vous invite à signer massivement cette pétition disponible sur les sites: www.cgtvnf.fr et www.snptas-cgt.net

GEL DE L'INDEMNITAIRE DANS LES SERVICES DU MINISTERE

Au-delà de ce traitement particulier réservé aux agents de VNF, l'application du RIFSEEP dans notre ministère de tutelle s'écarte chaque jour un peu plus des règles fixées pour l'ensemble de la fonction publique d'Etat par le décret de 2014.

La CGT a contesté devant le Conseil d'Etat plusieurs des dispositions de la circulaire du Ministère qui ne respecte pas ce décret, notamment celle qui prohibe le réexamen de l'indemnité de fonctions de sujétions et d'expertise (

IFSE) en cas de changement de poste. Pire ! La CGT a découvert fin janvier que le Ministère a transmis une note aux responsables des ressources humaines des services déconcentrés pour qu'en cas de promotion ou de changement de groupe de fonction vers un groupe supérieur la réévaluation de l'IFSE ne soit plus automatique mais à la demande.

En plus du gel du point d'indice, de la poursuite de l'augmentation des cotisations retraites, du rétablissement du jour de carence, c'est maintenant un

gel de l'indemnitaire qui se met en place dans l'opacité la plus totale !

La direction des ressources humaines de VNF a mis en place un groupe de travail sur l'application du RIFSEEP dans l'établissement et vos représentants CGT y participeront pour défendre vos intérêts, n'hésitez pas à faire remonter par l'intermédiaire de vos sections ou sur la boîte cgt-vnf.fr vos questions et sollicitations en vue d'un conseil juridique en cas de recours contre des décisions individuelles.

Instances Représentatives du Personnel (IRP): un grand chamboule-tout mené dans la précipitation.



Alors que le gouvernement annonce des modifications législatives s'agissant des IRP de la fonction publique ou du recours aux contractuels, VNF se positionne aux avant-postes et anticipe avec son propre calendrier tout ça sur fond de concertation réduite à peau de chagrin.

Transfert du mandat des délégués du personnel vers la formation de droit privé, création d'une commission administrative paritaire rattachée à VNF et non plus ministérielle pour les personnels d'exploitation, institution d'une commission consultative paritaire dédiée aux contrats à durée déterminée...autant de projets qui

transposent la logique d'entreprise au domaine des relations sociales et qui portent en germe des reculs pour les droits des personnels titulaires, notamment en terme de carrière et de mobilité avec une mise en concurrence accrue des travailleurs entre eux.

CONCERNANT LES DÉLÉGUÉS DU PERSONNEL DE DROIT PRIVÉ : VERS UNE CENTRALISATION DES MANDATS

Rappelons que les ordonnances combattues par la CGT ont fusionné dans le secteur privé le comité d'entreprise, les délégués du personnel (DP) et le CHSCT dans une instance unique le Comité Economique et social.

Les établissements publics administratifs qui emploient du personnel dans les conditions de droit privé sont concernés par cette fusion (cf art 1 de l'ordonnance 2017-1386 du 22 septembre 2017) mais ce texte prévoit que « des adaptations sont possibles par décret compte tenu du caractère particulier de certains EPA ».

VNF en fait partie et le terme particulier est même un euphémisme tant l'architecture des IRP telle qu'elle découle de la loi de 2012 est complexe, voire baroque !

L'adaptation qui est donc envisagée par la direction consiste à maintenir un CHSCT commun à tous les agents quel que soient les statuts, puisqu'il demeure obligatoire dans la fonction publique.

Il en va de même pour le CTU (comité technique unique), qui n'a d'unique que le nom puisqu'il est composé de trois formations distinctes : une formation pour les fonctionnaires et assimilés, une pour les agents de droit privé et une formation plénière qui examine les sujets communs aux deux catégories de personnels.

Quant au mandat des délégués du personnel de droit privé, il serait transféré vers la formation de droit privé du comité technique unique. Cela conduirait à une centralisation de la représentation des personnels de droit privé puisqu'il n'existerait plus de délégués du personnel au niveau local.

Or, si l'ordonnance ouvre la voie à des adaptations, c'est « sous réserve d'assurer les mêmes garanties aux salariés des établissements concernés » (article 1er de l'ordonnance).

Le niveau de garantie peut-il être le même avec la suppression de l'échelon local de prise en compte des réclamations des salariés (ancien mandat de DP local) et une centralisation de cette fonction au siège? La CGT en doute, particulièrement dans un contexte où les salariés de droit privé dans les DT pâtissent d'un manque de transparence sur les déroulements individuels de carrière.

L'alternative consistant à fusionner le mandat des DP locaux avec les comités techniques locaux existant dans chaque Direction territoriale a été rapidement écartée par la Direction au motif de sa complexité, notamment par rapport à des questions de seuil d'effectif.

Pour la CGT cet enjeu a été sous-estimé et toutes les solutions doivent être recherchées pour assurer aux agents de droit privé, quel que soit leur lieu d'affectation, des garanties équivalentes.

CONCERNANT LES CAP

L'idée d'instituer une CAP centrale rattachée à VNF pour les personnels d'exploitation fait l'objet de discussions entre VNF et le ministère.

La direction générale a en revanche abandonné cette idée concernant les OPA car la modification des textes qui encadrent leur statut aurait nécessité une consultation interministérielle étant donné leur périmètre d'affectation.

Quelles conséquences sur les déroulements de carrière ? Le directeur a beau faire miroiter plus de souplesse et de latitude dans les ratios de promotion ou le niveau de primes, ça ressemble à de la poudre aux yeux. L'expérience montre que le rattachement d'une CAP à VNF ne présente aucune garantie. Il n'est qu'à voir le traitement réservé aux agents administratifs de catégorie C, d'ores et déjà gérés sur ce modèle de CAP centrale VNF et qui en fin d'année se sont vu exclus du bénéfice de la prime accordée aux agents dont la gestion relève toujours de la CAP ministérielle.

Les conséquences sur la mobilité des agents, qui est une des garanties essentielles du statut de fonctionnaire, peuvent être davantage anticipées. Car d'ores et déjà, la direction de VNF a affiché sa volonté, grâce à une CAP placée à son niveau, de prioriser l'échelon national pour décider des affectations géographiques, estimant que les mobilités internes aux DT, dont les CAP locales sont saisies, entravent les mobilités entre les DT.

En d'autres termes, l'agent d'une DT ne serait plus prioritaire pour muter sur le périmètre de sa Direction. Dans un contexte de réorganisation, ce serait également un nouveau levier pour des mobilités géographiques contraintes.

Un projet qui risque donc de casser un peu plus la cohésion d'un corps déjà rudement éprouvé par l'application désastreuse du PPCR.

Un PPCR au terme duquel tous les agents d'exploitation spécialisés sont devenus des chefs d'équipe. Chef de qui ?... Des précaires que VNF souhaite désormais gérer au sein d'une commission spécifique.

UNE COMMISSION PARITAIRE POUR LES PERSONNELS PRÉCAIRES SOUS CDD : LES DEVOIRS DU STATUT SANS LES DROITS

Le projet d'une commission spécifique pour les agents sous CDD évoqué par la direction en réunion des délégués syndicaux, sans plus de consistance pour le moment généralise la disparition d'emplois stables au profit d'une main d'œuvre sous payée, quand bien même certains de ces contractuels ont développé au fil de leurs contrats et parfois depuis de longues années, une expérience profitable à l'établissement mais non reconnue.

C'est également une main d'œuvre plus corvéable du fait de la précarité dans laquelle elle est maintenue en dépit de cette « fidélisation ».

Faut-il voir dans le projet d'une commission paritaire la volonté de VNF d'offrir à ces agents une progression de parcours et de rémunération ? La réponse est non car le décret du 17 janvier 1986 sur les agents contractuels de l'Etat encadre déjà rigoureusement la situation des CDD sur ce point-là.

Comme l'a indiqué la direction en réunion DS/DG de janvier cette nouvelle instance viserait particulièrement à traiter des questions de discipline...

**Pour la CGT la seule progression qui tienne est la titularisation de ces personnels.
Une telle commission ne pourrait servir qu'à examiner les conditions de cette titularisation et de l'extension des droits des agents.**

Vous ne voulez pas en restez là ! Ensemble, dans le syndicat, nous serons plus fort.

Bulletin de contact et de syndicalisation

Nom : Prénom :

Adresse :

Code Postal : Ville :

Téléphone : Courriel :

Age : Profession :

Servicie (nom et adresse) :

Bulletin à renvoyer à la FNEE - CGT, case 543, 263 rue de Paris - 93516 Montreuil Cedex,

Téléphone : 01 55 82 88 75, fax : 01 48 51 51 80, courriel : orga.equipement@cgt.fr

Vous pouvez également adhérer en ligne sur www.cgtvnf.fr