Déclaration liminaire CGT
au comité social d'administration (CSA)
du 23 janvier 2025.

Monsieur le Président,
Mesdames, Messieurs les membres du CSA,

La gouvernance des ports fluviaux doit évoluer.

Cette évolution a été amorcée avec la mise en place en 2018, du syndicat mixte ouvert sur la Moselle, composée de la région Grand Est et de VNF. Cette gouvernance publique présentait l'avantage de regrouper les concessions portuaires des départements 57 et 54 sur l'itinéraire Moselle, et ainsi permettait **d'harmoniser et d'optimiser les redevances** quant à l'exploitation du DPF et de l'accès bord à voie d'eau par les concessionnaires privés.

Elle permettait également à VNF de reprendre et d'occuper **une place essentielle** en tant qu'acteur du développement de fret sur cet itinéraire grand gabarit.

Des agents VNF à la DTNE s'y sont pleinement employés, à temps plein, et des investissements importants de plusieurs millions y ont été consacrés.

Pourtant ce modèle de gouvernance a pris fin en décembre 2024, sans qu'une analyse à la hauteur de cette évolution nous soit donner, pourquoi ?
Cette gouvernance évoluera prochainement vers une société à actions simplifiées sans que nous soit présentée la composition de celle-ci. Quelle place y prend VNF ? Quels sont les nouveaux acteurs de cette gouvernance ? Sur quelle durée ?

Pour la CGT il est **fondamental de définir précisément la structuration de la gouvernance** et son rôle, tout comme définir celui relatif au **contrôle** et à la **gestion** de l'activité portuaire sur la Moselle.

La CGT s'interroge sur le devenir des personnels auparavant affectés sur les missions spécifiques du syndicat mixte ouvert à la DTNE ? et de l'accompagnement mis en place ?

VNF se dote d'un plan d'action relatif au plan de mobilité employeur.

La CGT si elle se félicite de la volonté de VNF à se conformer à ses obligations réglementaires en la matière, s'interroge sur l'atteinte plus qu'hypothétique de certains objectifs, ou la pertinence de certaines actions.

Les élus CGT au CSA central

Certains paradoxes demeurent entre les objectifs dictés par le COP et les objectifs de ce plan affiché comme « ambitieux et exemplaire » :

- comment réduire les déplacements professionnels alors que les restructurations entraînent la fermeture de deux centres sur trois ?
- comment réduire les déplacements professionnels avec le doublement des secteurs d'intervention pour les équipes de terrain ?
- comment réduire les déplacements professionnels avec la centralisation en un point unique des matériels et engins roulants, les centres de maintenance d'itinéraire, pour des linéaires quelques fois supérieurs à 200km ?
- comment verdir la flotte de véhicules sans l'augmentation conséquente des budgets nécessaires non seulement à l'acquisition de nouveaux véhicules électriques, mais également au déploiement des bornes de recharges ?
- comment affecter les moyens humains à l'animation et au pilotage de ce plan d'action, au niveau national et territorial, qui constitue le pivot essentiel et vital de ces politiques, dans un contexte de réduction de -37 équivalent temps plein alors que cette réduction d'effectifs devait cesser !
- comment affecter les moyens financiers nécessaires à ce plan d'actions « ambitieux et exemplaire » dans un tel contexte de crispation budgétaire ?

VNF risque de pédaler dans la semoule pour son plan de mobilité.

La CGT demande :

_ quels moyens humains sont et seront dans les trois ans à venir, affectés spécifiquement sur le plan de mobilité au niveau national et territorial ?

_ quels moyens financiers sont nécessaires pour la mise en conformité de VNF sur les engagements définis par l'Etat sur les plans de mobilité ? (notamment sur la question des véhicules électriques) Et quels moyens seront effectivement budgétés pour 2025, 2026 et 2027 ?

La CGT revendique :

_ le maintien, à minima, du parc actuel des véhicules et engins

_ le maintien des réunions en présentiel pour les instances représentatives du personnel

Le déploiement du plan d'actions mobilité ne doit pas être un alibi
à une réduction drastique de la flotte des véhicules et engins,
risquant d'affecter encore davantage nos capacités déjà amoindries,
de surveillance du DPF, d'intervention au bénéfice des usagers, et de réalisation de nos travaux en régie !

Nos métiers de la voie d'eau ne s'exercent pas en visio !
Et les déplacements professionnels ne doivent pas être empêchés,
au risque d'une déconnexion complète entre réalité de terrain et fantasme numérique.

Merci.
Vos élus CGT au CSA central.