

## Audience FNEE-CGT - DGITM 19 juin 2019 Présentation du rapport CGEDD / IGF évolution du Réseau Routier National Non Concédé

**Administration** : M. PAPINUTTI (Directeur, DGITM), M. LE DALL DIT adjoint, M. CHATAIGNER DRH adjoint, M. RICARD Inspecteur CGEDD

**CGT** : Isabelle ROBERT, Michael LANGLET, Gaétan SILENE, Philippe DEBAT

*Le rapport CGEDD / IGF, Roche – Rapoport commandé par les ministères du budget et des transports n'est pas distribué aux participants à la réunion. La commande était basée sur l'analyse des externalisations travaux (entretien et exploitation compris), les abandons de portions du réseau et la prise en compte des diminutions d'effectifs.*

Cette audience s'inscrit dans une démarche organisée par le DGITM, M. Marc PAPINUTTI, ancien directeur de cabinet Transports, ancien directeur de VNF, voies navigables de France. Il a décidé de recevoir en bilatérale les Organisations Syndicales à Roquelaure (lieu politique du ministère), pour une présentation simplifiée du rapport CGEDD/IGF d'évolution du Réseau Routier National non concédé qui sera également présenté pour information au prochain Comité Technique Ministériel (CTM) du 27 juin.

La CGT a rappelé en tant que première organisation au MTES qu'elle déplorait le fait de ne pas être invitée en premier à cette réunion, de ne pas être en possession du rapport CGEDD/IGF qu'elle réclame depuis plusieurs mois, afin d'y apporter son analyse, et d'attendre aussi longtemps pour une rencontre avec le DGITM qui pourtant a été sollicité dès sa prise de fonction en début d'année pour évoquer d'autres secteurs d'activités comme le fluvial et le maritime.

Le DGITM renvoie la responsabilité de l'organisation des convocations aux réunions à la DRH. Il précise que le rapport CGEDD/IGF n'a pas vocation à être diffusé en l'état, qu'il demande des explications. Par ailleurs le mouvement des Gilets Jaunes et la loi d'Orientation Mobilité (LOM) en débat parlementaire ne sont pas étrangers dans le retard pour présenter le contenu du rapport.

M. PAPINUTTI précise que cette rencontre est la première d'un cycle de plusieurs réunions qu'il souhaite mettre en place avec les Organisations Syndicales. La prochaine serait programmée à la rentrée.

M. PAPINUTTI informe qu'il a envoyé une lettre aux DREAL pour signifier l'arrêt des réorganisations SIR et SMO sauf en Centre-Val-de-Loire. Nous demandons la transmission de ce courrier.

L'inspecteur du CGEDD M. RICARD présente le rapport avec des diapos dont le contenu est simplifié. Cette même présentation sera faite au CTM en version plus allégée. Les diapos seront diffusées aux OS, mais pas le rapport complet.

Concrètement L'état des lieux n'est pas en faveur de la gestion des DIR par ses services, Elles sont pointées du doigt sur plusieurs aspects (**gestion des crédits** non optimale avec des incertitudes constantes sur les montants alloués aux travaux, **absence de pilotage** basé sur une homogénéité des niveaux de service et de leur application réelle, **procédure d'achat** à l'échelle de DIR et non à l'échelle du RRN nc et contrôlé localement par des services ne connaissant pas les problématiques de délai des marchés routiers, **manque de prospective et d'innovation, carence dans le dialogue de gestion avec la DIT...**).

Les dépenses globales (masse salariale, investissements, et maintenance) sont en augmentation depuis 2012 (+17%) pour atteindre 1,4 M€ en 2018, la partie régénération et maintenance est constante env. 600 M€, à contrario, les indicateurs de masse salariale ont progressé sur l'indemnitaire des agents et les Heures Supplémentaires, ceci du en partie à la baisse des effectifs dans les DIR qui ont conduit les DIR à répercuter les missions de service public sur les agents restants afin d'éviter l'externalisation des missions. La baisse des effectifs s'est traduit par une diminution de -27 % sur la maîtrise d'ouvrage et -24 % sur les travaux en régie.

L'analyse des modes de gestion et les techniques d'organisation ont inspiré 2 scénarios :

Au préalable un modèle de trafic a été utilisé pour définir ce qu'«était un réseau structurant national (continuité des itinéraires et trafic notamment PL pris en compte) dont la gestion devait revenir à l'État. Ce modèle aboutit à exclure théoriquement du RRNnc près de 2000 km de routes nationales mais à ré-intégrer 3000 km de routes départementales. Ce constat, contraire à la commande de l'étude, ne sera pas pris en compte dans les scénarii analysés.

- **Le scénario 1** qui préconise de tout décentraliser au niveau régional est écarté.
- **Le scénario 2** qui se décline en 3 sous scénarios (2.1, 2.2, 2.3) identifie 3 processus distincts en variant sur le nombre de km destiné à être, soit décentralisé vers les collectivités, soit adossé aux Concessionnaires autoroutiers,

soit mis en concession autonome. (Voir tableau) . On maintient un réseau en excluant les réseaux insuffisamment structurants en développant des méthodes d'externalisation et de gestion déléguée

|              | Décentralisation vers les collectivités | Adossement aux sociétés concessionnaires | Concession autonome. |
|--------------|---|--|----------------------|
| Scénario 2.1 | 522                                     | 11                                       | 257                  |
| Scénario 2.2 | 1060                                    | 154                                      | 20                   |
| Scénario 2.3 | 207                                     | 35                                       | 50                   |

Dans la méthode de travail en gestion déléguée, cela passe par l'expérimentation de 2 types de contrats avec les entreprises :

- **Des contrats courts** ( prestations et contrat de performance) : Externalisation des travaux d'entretien et de certaines missions d'exploitation sur des périodes courtes (marchés de 1 à 3 ans par exemple)
- **Des contrats plus longs** sur 20 ans ( mise à niveau de réseau, contrat de conception et transfert de personnels....)

La conduite de changement s'opère avec une baisse programmée d'effectif dans les CEI à hauteur de env. 160 agents /an due aux départs en retraite et non remplacés.

La mode de gouvernance oriente le choix vers un établissement public, un EPIC « adhoc » sur un modèle dont les ressources budgétaires seront provisionnées à 100 % par l'État. Cet EPIC atypique nécessitera une loi car il ne correspond pas au fonctionnement normal d'un EPIC qui doit trouver au moins 50 % de ces finances de fonctionnement sur des ressources dédiées.

L'EPIC serait constitué des services DIR, SMO des DREAL, une partie de la DIT une partie de SG. Il est prévu d'y inclure le rôle du concédant. Les services techniques et scientifiques comme le Céréma et le Cétu ne sont pas insérés dans la structure.

Le rapporteur insiste sur la nécessité de mettre en œuvre tout en même temps .

**Le rapport oriente les prises de décision vers un modèle d'externalisation massif, et une volonté de réduire le niveau de service et de performance. Il préconise le développement de la gestion déléguée, de revoir les organisations de travail, de restreindre les astreintes, de revoir le cadre de rémunération des agents et d'instituer la conduite à 1 agent en période de viabilité hivernale (VH).**

La CGT pose la question de la place de l'État et demande de nous éclairer de la vision politique de l'État à rester un opérateur stratégique et à piloter ou animer une politique des circulations sur le territoire français. Pour la CGT cette question est essentielle et ne saurait être écartée en ne retenant que les questions stigmatisantes pour les agents que sont les HS ou la conduite à 1 an.

M. PAPINUTTI répond que la vision politique n'est pas arbitrée, qu'il n'y a pas de réponse claire aujourd'hui. Les préfets seront associés notamment dans la démarche de concertation auprès des collectivités sur le sujet de transfert des compétences routières et du réseau national.

**L'établissement Public reste un objectif de la DGITM**, il est associé à un projet industriel. M. PAPINUTTI fait référence au document technique de la DIT qui circule en ce moment et dont il précise ne pas avoir apporté sa signature, ni passé commande. Donc il n'y a pas « d'inquiétude » à avoir. La CGT n'apporte aucun crédit à la notion de confiance exprimée par le DGITM.

**La CGT rappelle que l'inquiétude et la souffrance au travail** sont présentes au quotidien dans les services surtout quand on signe **la fin d'un corps comme celui des OPA** en statuant sur l'arrêt des recrutements, que plus de 200 OPA dans les DIR seront redéployés sur des postes de fonctionnaires qui n'est qu'un leurre pour se débarrasser au plus vite des OPA. L'inquiétude et la souffrance au travail existe lorsque l'Administration n'annonce pas clairement ses objectifs comme l'ont vécu nos collègues des services SMO et des SIR dans une valse à trois temps : fusion, pas fusion, suppression...avec des éléments de langage différents entre DREAL, DIR, DGITM.

La CGT rappelle la nécessité du maintien des missions de service public, revendique des moyens pour assurer les missions de service public dans les meilleures conditions de travail et des garanties statutaires, indemnitaires aux personnels. Axer le discours sur la stigmatisation des agents d'exploitation faisant trop d'heures supplémentaires c'est oublier que ces heures supplémentaires permettent en l'absence de recrutement et de moyens le respect de niveaux de service.

**La CGT a rappelé son opposition à tout transfert de compétences** qui déstructure et découpe le réseau national. Nous dénonçons le fait que l'État cherche à se débarrasser de son réseau routier national, alors qu'il y a un vrai besoin en termes d'un transport public multimodal (routier, fluvial, rail).

**La CGT n'est pas d'accord sur les rendus du rapport CGEDD/IGF**, qui s'est borné à étudier les pistes d'externalisation et de transfert sans mettre ce qui pouvait être mis en place dans nos structures existantes pour les rendre efficaces (augmentation du budget de fonctionnement et d'investissement, recrutement, formation, gestion prévisionnelle des compétences), mais nous sommes devant une administration qui a déjà le pied au plancher pour appliquer un processus de décentralisation de plus, et de privatisation quand cela sera possible. La collectivité d'Alsace en est l'exemple parfait. Toutes ces recettes M. PAPINUTTI les connaît bien.

**La CGT continuera de lutter contre cette politique destructrice des services publics.**

**Mais incontestablement, nous devons être tous ensemble fonctionnaires, OPA, ouvriers d'État, salariés du public et du privé pour faire face au tsunami social que nous annonce ce gouvernement.**