



ENVIRONNEMENT
TERRITOIRES
AUTOROUTES
ET MER

BILATERALE CFDT/PAPINUTTI sur le rapport Roche-Rapoport relatif au réseau routier national du 17 juin 2019

Administration : M. Papinutti - DGITM, M. Ricard - Rapporteur du CGEDD, M. Chataigner – adjoint au DRH, Mme Chinzi – DIT

CFDT : Gwénaëlle L’Huillière – Maryline Grosroyat

M. Papinutti souhaite nous donner sa position sur les points principaux :

- Présentation du rapport CGEDD/IGF
- Modèle industriel sur le monde des routes dans un contexte où il y a à nouveau la décentralisation (texte passe l’assemblée le 18 juin) de la branche alsacienne et des demandes récurrentes de certains départements sur des petits et grands morceaux.
- les heures supplémentaires qui ne sont pas uniformes.

M. RICARD – CGEDD

Le coordonnateur du ministère était M. ROCHE. Il y a eu une lettre de commande en date du 19 juin 2018 du ministre des comptes publics et de la ministre des transports qui demandaient un diagnostic de la situation actuelle sur le réseau routier national non concédé, prendre en compte l’audit fait par la DGITM, et d’envisager un certain nombre de pistes : transfert de certaines routes aux collectivités locales, adossement aux concessions autoroutières, création d’un opérateur routier national, et envisager d’autres modèles d’externalisation.

Point important dans ce rapport : accord entre les finances et le ministère. Ce rapport n’est pas diffusable puisque préparatoire à une décision.

Le réseau routier national non concédé représente 1% du réseau routier national soit 11 763 kms, mais fait 19% du trafic.

Constat sur les dépenses au global prenant en compte les salaires des personnels sur le réseau routier national concédé (DIR) et les parties des services qui travaillent sur ce réseau (DRH, DIT, Céréma, CETU) : augmentation depuis 2012 des crédits accordés pour atteindre 1,4 milliard d’euros en 2018 (encore du prévisionnel puisque le rapport est de juin à décembre 2018). L’année précédente (en réalisé) il y avait 1,274 milliards et en 2016 1,309 milliard ; augmentation des crédits sur la régénération du patrimoine routier et ouvrages d’art.

Les effectifs ont fortement baissé (10% sur la période 2011-2018) avec une baisse qui a surtout concerné la maîtrise d’œuvre spécialisée en DIR (27%), les travaux d’entretien réalisés en régie (24%), la supervision/information routière ; par contre les CEI ont été relativement préservés. La masse salariale a progressé : mesures catégorielles et heures supplémentaires.

Problématiques principales du réseau routier national : les DIR ont compensé la baisse des effectifs en augmentant les heures supplémentaires, astreintes ce qui pose des problèmes dans la vie quotidienne des agents. C’est un modèle qui est « au bout ». Il y a également une absence de pilotage de la performance : les DIR ont mis en place des contrôles de gestion qui sont différents, pas de remontées de manière directe au niveau central, pas d’indicateurs de résultats mais des indicateurs de moyens, responsabilité des gestionnaires locaux limitée, pas de procédures d’achat centralisées.

Comparaison avec les autres réseaux : les dépenses par km de l’Etat se situeront entre le réseau routier national non concédé 195 000€ et celui d’un département humain à 107 000€.

Quelle est l’évolution du réseau routier national ? Détermination d’un réseau structurant à partir d’une règle de 3 000 véhicules légers par jour sur un trajet de plus de 80kms ou de 1 000 poids lourds par jour ce qui donnerait un réseau structurant de 17 300 kms qui n’est pas exactement le réseau routier national : pas les autoroutes concédées, ensemble du réseau routier non concédé,

4 000 kms de routes nationales, et des routes départementales. En tenant compte des objectifs de continuité des itinéraires, on arrivera à 22 300 kms dont 2 000 kms de routes nationales qui ne rentreraient pas dans ces critères de continuité des itinéraires.

Scénarios de décentralisation de l'ensemble des routes nationales non concédées

Scénario 1 : plus de réseau routier national. Les routes devraient être transférées aux régions, mais elles n'ont pas d'équipe pour gérer les routes nationales. Cela implique de créer un nouveau niveau. Les régions devraient reprendre à leur compte une partie du réseau départemental. Nous avons écarté ce scénario.

Scénario 2 avec 3 variantes incrémentables :

Variante 2.1 : en transférant vers les collectivités locales les sections à la fois qu'elles demandent et qui seraient isolées, on arriverait à 522 kms de décentralisation dont 309 kms en Alsace et 213 kms dans notre logique, 11 kms d'adossement et 257 kms de concession autonome.

Variante 2.2 : 1 060.5 kms de décentralisation, 35 kms d'adossement et 20 kms de concession autonome.

Variante 2.3 : 207 kms de décentralisation, 35 kms d'adossement et 50 kms de concession autonome.

Optimisation du cadre administratif : sujet de la conduite à 1 pour la viabilité hivernale, poursuivre l'externalisation de l'entretien spécialisé.

Nous avons un dimensionnement théorique à 4 400 ETP qu'il ne faut pas baisser.

Dernier point du travail : regarder ce que nous pouvons mettre au point comme différents types de contrats. Dans le système actuel, nous avons soit :

- L'Etat fait tout avec ses équipes,
- L'Etat décentralise.

Nous avons envisagé plusieurs types de contrats entre des petites prestations d'appui localisées, des contrats de performance d'entretien et d'exploitation sur 4/5 ans assez limités (par exemple pas de rénovation de chaussée), des contrats plus longs sur 15/20 ans dans lesquels il y aurait toujours un pilotage par les DIR et certaines interventions des agents des DIR. Il faut aboutir à une expérimentation sur ces différents types de contrat pendant les 5 prochaines années. Pour ce faire, il faut un outil et celui que nous recommandons est de créer un opérateur routier national qui serait un EPIC mais sa dotation principale serait l'argent de l'Etat (pas vraiment d'aspect commercial), ce qui nous permettra d'avoir plus de latitude par rapport aux achats, au RH pour la programmation annuelle, y compris de pouvoir mettre à la fois des fonctionnaires et des contractuels pour mixer les profils. Cet EPIC comporterait : les DIR, les parties maîtrise d'ouvrage des DREAL, une partie de la DIT (celle qui pilote les autoroutes concédées). A terme, il faudrait que cet EPIC reprenne les autoroutes concédées au terme de la durée. Par contre ne sont pas inclus le CEREMA, le CETU.

Calendrier de mise en œuvre : il faudrait tout lancer en même temps : la concertation avec les collectivités, les discussions sur les adossements, la préparation des contrats d'externalisation et la mise en place de la nouvelle infrastructure.

M. PAPINUTTI : on est très loin d'une décision immédiate. Il y a plusieurs sujets :

- à court terme : la limite de notre fonctionnement. Quelle que soit la structure de demain, il va falloir externaliser des fonctions

-à très court terme : les heures supplémentaires

Puis les concertations à mener car tout n'est pas concédable. Il y a un réseau qui nous pose de vraies questions : réseau francilien des voies rapides, radiales, rocade A86 et francilienne.

Nous sommes sur un moment tendu avec les heures supplémentaires, à réfléchir sur un terme d'un an et projeter sur « c'est quoi le devenir ? ». La décentralisation de l'Alsace pose beaucoup de sujets supplémentaires. Il y a tous les problèmes financiers. Ce n'est pas la même phase de décentralisation que celle qui s'est produite il y a 15 ans. Certains présidents de conseils départementaux la réclament fortement.

La CFDT demande qu'il n'y ait qu'une vague de transfert pour les agents de la DIR Est. Elle ne veut pas que les agents partent à la CEA puis à l'Euro métropole. Sur les autres secteurs, les agents se posent énormément de questions ; des mails nous parviennent disant qu'en 2020 les DIR deviennent établissement public. Il va falloir communiquer rapidement sur ce rapport en présentant ce qui est préconisé mais aussi la deadline mise en place.

M. PAPINUTTI : c'est pour cela que je le présenterai au CTM et nous formaliserons un planning de réunions.

La CFDT rappelle que parallèlement arrive la baisse des effectifs. Jusqu'à maintenant les CEI étaient épargnés. Au vu des chiffres présentés, tout le monde est effrayé. Nous n'avons pas le choix : soit on baisse le niveau de service, soit on externalise.

M. PAPINUTTI : l'externalisation ne peut se concevoir que si nous avons une vraie planification.

La CFDT demande à ce que l'externalisation soit expliquée car aujourd'hui les agents ont peur, ils pensent qu'on leur enlève tout leur travail, alors que c'est un travail collectif.

Mme CHINZI : il faudra définir ce qui reste le cœur du métier du savoir-faire des agents et qui ne sera pas externalisé, puis une autre partie qui peut s'envisager différemment et pour laquelle il faudra regarder avec les agents leur accompagnement et leur évolution de compétences.

M. PAPINUTTI : c'est aussi la formation managériale. La population vieillit. Les managers aujourd'hui sont des agents qui viennent de la base d'il y a 40 ans avec une vision erronée aujourd'hui. On en reparlera au CTM.

J'ai l'impression que dans les DIR, l'intervention coûte beaucoup d'astreintes et d'heures supplémentaires ; les conseils départementaux se posent les mêmes questions que nous parce qu'ils ont un budget qui doit être stabilisé, et c'est la première raison pour laquelle ils ne voudront pas prendre les routes. J'ai constaté que les agents y étaient très sensibles.

La CFDT explique qu'effectivement les agents tiennent aux interventions car ils se sentent utiles. Ils tiennent au rapport avec l'utilisateur. Le cœur de métier est le service aux usagers.

M. PAPINUTTI : je m'interroge sur l'intervention et je suis prêt à mettre en place des ateliers avec les organisations syndicales pour en parler. Quel sera le cœur de métier dans 5 ans ? Je souhaite que vous me disiez quels seraient les ateliers à mettre en place avec vous et les agents.

En ce qui concerne les expérimentations, cela sera institutionnalisé dans une loi. C'est ce que j'ai fait à VNF et cela a permis que les agents soient au courant.

Pour la CFDT l'essentiel est d'être transparent, il faut dire les choses. Elle demande si elle a bien compris qu'une partie allait passer aux départements qui le souhaitent, et un EPIC sur ce qui restera.

M. PAPINUTTI : sur l'externalisation, nous travaillerons peut-être sur des expérimentations à 5 ans sur 50 ou 100 kms avec des personnes volontaires.

Sur les heures supplémentaires : contrainte du ministère du Budget, écarts importants entre CEI (problème managérial).

Décentralisation : je peux proposer soit en CTM, soit en informel, que nous nous rencontrions en bilatérale tous les 2 mois (septembre, novembre, janvier). La prochaine bilatérale sera fixée d'ici la fin de ce mois.

Pour moi, la sécurité des agents est très importante et je suis sensible à la prévention des risques suicidaires. On doit reprendre en main le système.

Il faut voir aussi comment on communique auprès des agents.

La CFDT insiste sur le rôle du manager : il doit informer les agents et ne pas attendre que les OS communiquent.

Mme CHINZI : j'ai découvert que nos managers ne sont pas à l'aise en terme de communication et qu'ils ne savent pas porter les messages ; on doit les aider.

M. PAPINUTTI : j'ai une question ouverte : comment transformer tout ce qui est PTETE et autre en RIFSEEP ?

Aujourd'hui nos cycles de travail sont en 2x8 ; ne devra-t-on pas passer en 3x8 pour l'Ile-de-France ?

La CFDT stipule que c'est un sujet à discuter avec les agents de terrain. Ils sont les seuls à pouvoir donner le pour et le contre, les cycles de travail et de récupération ne sont pas les mêmes.