



25 JUIN 2019 - AUDIENCE BILATERALE DGITM/DRH/CGEDD

Rapport Roche-Rapoport – projet industriel du réseau routier national non concédé (RRnNc)

LES ROUTES A LA DECOUPE, LES PERSONNELS AU PRESOIR !

La FSU a été reçue en audience bilatérale par le directeur général des infrastructures, des transports et de la mer (DGITM), Marc Papinutti, en présence du DRH adjoint et d'un représentant du CGEDD.

Cette audience avait pour objectif de nous présenter quelques éléments choisis du rapport Roche-Rapoport ainsi que le projet industriel du RRnNc.

Ces documents sont toujours officiellement non disponibles !

LE RAPPORT ROCHE - RAPOPORT : UNE REPOSE AUX ATTENTES DE TRANSFERT, EXTERNALISATION ...

La mission devait étudier quatre pistes : décentralisation, adossement aux concessions, externalisation, « agencialisation ».

Le diagnostic sur l'entretien et l'exploitation du réseau routier national non concédé s'est basé sur des comparaisons (productivité, coût, ...) avec l'étranger (des pays libéraux comme le Royaume uni), les concessionnaires privés du réseau routier concédé et le réseau 1ère catégorie des collectivités territoriales.

Résultat ?

Les propositions du rapport Roche-Rapoport sont conformes à sa commande : transfert aux collectivités ou adossement à des concessions de quelques 3000 km de réseau routier national non concédé ; le reste des 9000 km de réseau routier national non concédé passerait dans un établissement public sous statut privé (EPIC), qui n'aurait pourtant pas de ressources propres, faisant un large usage de l'externalisation de ses tâches.

A ce jour, rien n'est décidé

Rien dans la loi d'orientation des mobilités (LOM) sur la création d'un EPIC. Les éventuels transferts et adossements seront étudiés cet automne (à l'exception des routes alsaciennes pour lesquelles la décision est prise).

Mais la suite se prépare !

L'Etat a requis son avis au conseil d'Etat sur les adossements et des concertations sont en cours avec les Départements de France qui ne sont pas tous demandeurs !

Pendant ce temps, la DGITM travaille avec la DRH sur le modèle des DIR – « Le projet industriel du réseau routier national ! »

Selon nos interlocuteurs, il s'agit de définir une stratégie à moyen terme (5 ans) pour la maintenance en vue d'assurer la remise à niveau du réseau dans une logique de pilotage et de programmation nationale renforcée ; Il faut sortir du cas par cas local et de l'autonomie trop forte de chaque DIR.

Dans un contexte de baisse continue des effectifs du secteur exploitation (10 à 15%), l'administration s'interroge sur le niveau de service à déployer et remet en cause des organisations locales, les astreintes, les heures supplémentaires et le régime indemnitaire... le tout dans un délai extrêmement serré (12 mois).

Ce projet industriel est l'exact opposé de toutes les préconisations de la DRH du ministère dans son propre « guide pour conduire la transformation des organisations - repères méthodologiques pour les ressources humaines » présenté quelques jours plus tôt aux organisations syndicales !

On ne sait pas où on va, même si on voit quand même la direction : l'externalisation de nos missions à marche forcée et des évolutions contraintes du cadre de gestion du temps de travail et des rémunérations qui obligent à la plus grande vigilance !

Mais pour quel gain ?

Aucun, ni pour les agents, ni pour les usagers, la seule logique étant la suppression des emplois de fonctionnaire quand bien même cela nous coûterait plus cher.

La FSU dénonce la politique d'opportunisme budgétaire de l'Etat, qui après avoir laissé se dégrader le RRN non concédé, cherche à s'en débarrasser.

La FSU déplore le manque de visée stratégique de l'Etat sur le rôle et le bon dimensionnement du réseau routier national qui aurait dû prévaloir à la réflexion de la mission CGEDD/IGF.

La FSU revendique une stratégie de l'Etat concernant le transport de marchandises mettant en cohérence les actions en termes de transport, d'entretien et d'exploitation des routes au regard des enjeux vitaux du changement climatique.

Dans ce cadre, le réseau routier national doit d'être une vitrine de l'excellence du savoir-faire technique du service public, de la recherche jusqu'à l'entretien et l'exploitation des infrastructures routières, tant pour la sécurité des usagers que pour toutes les composantes environnementales.

La FSU réclame des moyens humains et financiers pour que les DIR puissent entretenir et exploiter les routes nationales non concédées avec un niveau de service suffisant, y compris dans la perspective de la fin des concessions autoroutières, et le retour de ce réseau dans le giron public.

La FSU refuse toute dégradation des conditions de travail des agents et de leur rémunération.