



15 octobre 2019 - AUDIENCE BILATERALE DGITM/DRH

Projet RRN 20 - 30

A la veille d'un séminaire « Ensemble pour la route de demain » regroupant les cadres des DIR, CEREMA, DREAL, IFSTTAR ..., le DGITM, accompagné du DIT et du DRH adjoint, souhaitait présenter son projet pour l'avenir du réseau routier non concédé aux organisations syndicales représentatives reçues chacune séparément.

Le DGITM veut remettre à plat le fonctionnement actuel des DIR : dérapage des heures supplémentaires (concentrées en quelques endroits de manière paraît-il anormale), annualité budgétaire, bilan sur la réalité des organisations de chaque DIR, pyramide des âges et vieillissement de la population des agents dans un contexte de baisse d'effectifs, pour définir un projet qui vise à transformer le « modèle » des DIR et la gestion du RRNc avant la fin des concessions autoroutières (organisation, niveau de service, programmation) à échéance 2030.

Le DGITM a rappelé la **volonté de la ministre de mettre l'accent sur l'entretien du RRNc existant, les interventions**, plutôt que sur le développement du réseau (Remarque de la FSU : volonté ou réalisme budgétaire ?). Il ne faut pas oublier cependant les transformations liées aux nouvelles technologies (véhicule autonome, véhicule connecté) qui nécessiteront une adaptation des routes.

Le DGITM a souhaité insister sur la concertation en amont de ce projet : le séminaire national du 16 octobre en est le point de départ ; il sera suivi de séminaires dans chaque DIR, avec l'objectif affiché d'écouter le maximum d'agents, tous métiers et toutes catégories confondus. Un plan d'accompagnement du management est prévu pour réaliser cette tâche. Cette phase de consultations devrait aboutir à des propositions de scénarios d'évolution pour la fin de l'année 2019...Bel objectif, mais est-il réellement compatible avec le calendrier annoncé !

Concernant les suites du rapport Roche-Rappoport, qui reste cependant un rapport secret et selon le DGITM, les adossements aux concessions semblent abandonnés et les transferts ne semblent intéressés que l'Alsace (à l'exception de quelques déclassements ici ou là, ponctuellement). Par contre, dans le cadre de la construction des scénarios, les possibilités d'externaliser totalement ou partiellement certaines de nos tâches seront étudiées (travaux, fauchage, veille hivernale, etc.).

Pour la FSU, la réorganisation des DIR vient de la baisse importante des moyens humains. **Entre 2012 et 2019, les effectifs des services de l'Etat dédiés au transport ont baissé de 16,7 % !**

Un réseau routier d'excellence ne devrait pas se poser la question de son niveau de service, ni des tâches qu'il est en capacité de réaliser.

La FSU a entendu la volonté de concertation du DGITM. Elle lui a fait savoir qu'elle serait particulièrement attentive à :

- La réalité de la plus large consultation, non biaisée, des agents quel que soit leur métier, catégorie, implantation ;
- A la garantie du niveau de rémunération : Si la baisse du niveau de service et les externalisations de tâche devaient conduire à la réduction des heures supplémentaires des agents d'exploitation, ces réorganisations ne devront pas avoir d'impact négatif financier ;

La FSU a insisté sur le fait que d'éventuelles réorganisations devaient se faire dans le plus grand respect de nos collègues, de leur situation personnelle. Aucune pression, suggestion, non-dit de la part de hiérarchiques n'étaient tolérables. A ce titre et exemples à l'appui, nous dénonçons les pressions que peuvent déjà subir les agents localement pour s'adapter aux réorganisations et aux baisses d'effectifs.

Ces éventuelles réorganisations ne devront pas conduire à des mobilités forcées et nécessiteront, le cas échéant, des arrêtés de restructuration ouvrant droit aux dispositifs d'accompagnement.

La FSU appelle chacun.e à la plus grande vigilance sur l'avancée de ce projet.

N'hésitez pas à nous faire remonter les problèmes et difficultés auxquelles vous pourriez être confronté.e.s.