



Le plan de relance autoroutier revient par la fenêtre

Le Conseiller social du Secrétaire d'État aux Transports, M. Frédéric GUZY a convoqué, le 19 mai 2015, FORCE OUVRIÈRE en bilatérale afin de nous présenter la nouvelle version du plan de relance autoroutier.

Notre délégation emmenée par Jean HÉDOU (secrétaire général de la FEETS-FO), était composée de Thierry IVA (en charge des questions DIR et HSCT pour le SNP2E), Jean MARINHO-DIAS (Secrétaire national du collège OPA du SNP2E), Pierre Vincent LUCE de la DIRIF du SNP2E, Thierry MOUZAC de la DIRCO du SNP2E et Malvina SIMON de la DRIEA-IF du SNITPECT.

Le Conseiller social a rappelé le contexte politique de ce plan autoroutier. Il a également expliqué les raisons du délai très long entre le premier rendez-vous (janvier 2014) et celui-ci.

M. GUZY, nous a annoncé 28 opérations qui seront effectuées par le secteur privé pour un montant global de 3,2 milliards d'euros.

Pour mémoire : le plan de relance autoroutier consiste à faire financer des chantiers pour le domaine autoroutier non concédé de l'État par les autoroutes privées et, en contrepartie, l'État rallonge les contrats de concession et privatise la gestion de certaine portion de route par adossement.

En liminaire, FORCE OUVRIÈRE a rappelé son opposition à la privatisation des routes et a exigé sa renationalisation. Nous avons rappelé au ministère le scandale de la privatisation des routes, qui sont le bien commun du citoyen. De même, nous avons dénoncé le bras de fer médiatique stérile entre l'État et le secteur privé à coup de communiqués qui ont fait rêver les citoyens : par exemple la gratuité des autoroutes, le week-end, et pour les agents, la renationalisation des routes demandée par la commission parlementaire. Et au final: « *tout ça pour ça !* ».

FORCE OUVRIÈRE a dénoncé ce plan et maintient ses revendications.

Le Conseiller social par l'intermédiaire de la DGITM, nous a annoncé trois adossements (privatisations) dans un document transmis sur table :

♦ **DIR MED :**

Reprise du tunnel de Toulon par ESCOTA.
Achèvement de l'itinéraire autoroutier A50-A57 par ESCOTA.
39 agents sont concernés par cet adossement.

♦ **DIR Centre Est :**

A48/A480 : élargissement de l'A480 à Grenoble par AREA.
37 agents sont concernés (chiffres à vérifier à la prochaine réunion) dont les agents du District de Grenoble (effet collatéral).

♦ **DIR Massif Central :**

Élargissement de l'A75 au Sud de Clermont-Ferrand sur 11 km par APRR.
10 agents impactés par la privatisation de cette portion.

3 Options proposées pour les agents des trois DIR concernées :

- ◆ Intégration de la société concessionnaire sur un emploi équivalent en situation de mise à disposition.
- ◆ Intégration de la société concessionnaire sur un emploi équivalent en situation de mise en détachement.
- ◆ Proposition d'affectation sur un autre poste au sein de la DIR ou de la Fonction publique (sur la base des postes déclarés par les autres administrations et non pourvus).

● le statut des OPA ne permet pas le détachement

FORCE OUVRIÈRE a vivement réagi sur le cas particulier des OPA de la DIR-MED affectés actuellement à la maintenance des Tunnels de TOULON et dont leurs missions seront privatisées.

En effet, leur cas pose une double problématique supplémentaire :

- *Leur statut ne permet pas le détachement,*
- *S'ils ne souhaitent pas être mis à disposition d'ESCOTA, le centre technique le plus proche qui pourra les accueillir à la DIR-Med, dans le cadre de leurs missions de maintenance, se trouve à 100 Km !*

Pour FORCE OUVRIÈRE, le Ministère doit garantir et permettre aux 7 OPA concernés, des choix individuels tenant compte de cette problématique, sans leur faire subir des conséquences sur leur vie familiale, avenir professionnel, niveau de rémunération et conditions de vie. Faire 200 Km pour se rendre au travail ou devoir vendre la maison et chambouler toute la vie sociale et familiale, cela n'est pas acceptable et ne sera pas accepté ! Le dialogue local va démarrer, FORCE OUVRIÈRE sera attentif aux propositions qui seront faites aux OPA, même si l'administration nous a assuré vouloir étudier toutes les solutions et être à l'écoute du personnel.

- Les agents ayant décidé l'intégration (détachement ou mise à disposition dans la société concessionnaire) ont ultérieurement la liberté de revenir dans l'administration dans les conditions fixées par les statuts dicit le ministère.**

FORCE OUVRIÈRE a dénoncé le fait que ces options nous soient dévoilées sur table sans transmission du document au préalable nous permettant une analyse plus fine de celui-ci.

FORCE OUVRIÈRE a souhaité faire un retour d'expérience sur les privatisations d'autoroutes déjà effectuées par l'administration telles que la RN 205 à ATBM ou l'A63 à AREA avec le transfert des agents.

Retour d'expérience de FORCE OUVRIÈRE:

- *Négociations de la DGITM directement avec les agents concernés en catimini sans concertation dans les instances nationales et encore moins locales. Juste un point d'information à l'ordre du jour pour validation par le CT de proximité.*
- *Augmentation de 15% du régime indemnitaire, reclassement du centre dans un niveau de PTETE supérieur pour certains. Mais ces mesures ont été annulées par le changement d'organisation de travail (en 3x8) qui forcément a créé moins de régime indemnitaire qu'à la DIR. Si les agents ont cru partir avec plus de pouvoir d'achat, ils ont rapidement réalisé qu'ils*

allaient travailler plus avec des conditions de travail plus pénibles pour le même salaire.

- ➔ Trois agents de la RN 205 ont demandé à revenir à la DIR Centre-Est, pas de problème a répondu la direction mais il faut attendre que des postes se libèrent. De même à la DIR A, trois agents ont demandé à revenir, après un délai plus ou moins long, ils ont obtenu des postes mais avec des contraintes d'éloignement du domicile familiale par rapport aux postes d'origine.
- ➔ À la DIR A le régime indemnitaire, lors des discussions, a été remis en cause par le concessionnaire.

Pour exemple, afin d'éclaircir votre réflexion sur les possibilités de retour, cette année à la DIR Centre Ouest, 27 postes vacants et 8 autorisations de recrutement local (ARL), cela veut donc dire que sur 39 agents concernés par l'adossement, seuls 8 agents pourront rester à la DIR et, si seulement si, sur ces 8 ARL une partie de ces autorisations n'est pas réservée aux concours.

Cela implique donc pour les autres agents qui ne veulent pas partir dans le secteur privé, de chercher des postes vacants dans d'autres DIR ou dans d'autres services de la Fonction publique en sachant qu'ils seront en concurrence avec des agents estampillés prioritaires, comme c'est le cas pour les agents qui ont été dépossédés de leurs missions d'ADS et d'ATESAT, les agents subissant la fusion des DREAL dans le cadre de la réforme territoriale et encore bien d'autres cas ?

Bon courage aux agents qui n'ont pas pu obtenir un poste dans leur DIR ou auprès de la concession.

Par ailleurs, en asticotant nos interlocuteurs, nous avons appris -alors qu'ils nous soutenaient- que les agents n'ont rien à craindre et que toutes les informations leur seront données pour éviter tous risques psychosociaux, qu'ils ne savaient même pas à ce stade de la discussion quels étaient les besoins en effectifs des concessionnaires du secteur privé par rapport aux adossements, les négociations sont toujours en cours.

Cela veut dire en clair, que sur les 39 agents concernés à la DIR MED, l'administration ne sait pas si ESCOTA souhaite intégrer l'ensemble des agents ou seulement 8 agents, mais elle ne s'est même pas si la DIR MED pourra proposer des postes à ces agents. Drôle de manière de les rassurer, d'une part, et de combattre les risques psychosociaux à la source, d'autre part.

Dans le même état d'esprit, nous avons appris que la durée de concession pour ESCOTA sur ce secteur était de 9 ans à partir de la signature des contrats, après... ?

D'autre part, grâce à nos militants du secteur privé des autoroutes, nous avons été alertés sur des travaux n'entrant pas dans le plan de relance autoroutier afin de ne pas créer un nombre de transferts d'agents trop important et une vague de mécontentements dans les DIR. Lorsque FORCE OUVRIÈRE demande des informations, le ministère nous répond que ce n'est pas le même sujet et pour cause !

Par exemple, la RN 42 à la DIR NORD pour lequel, le directeur adjoint de la DGITM (M. LE DALL) nous a affirmé avec fermeté qu'il n'y aurait aucun transfert d'agent dans le cadre de ce chantier. À FORCE OUVRIÈRE nous avons de sérieux doutes au regard des discussions locales et nous lui avons réclamé un écrit.

C'est le cas également pour la RN 154 à la DIR NORD OUEST, pas de réponse de la DGITM sauf à dire qu'elle sera concédée avec un transfert d'agents (nombre inconnu).

La RCEA même situation, elle sera également concédée mais ne fait pas partie de ce plan de relance autoroutier et le nombre d'agents impacté est inconnu pour le moment. C'est ainsi que le ministère envisage le dialogue social par le mépris et l'absence de transparence et une complète déconsidération pour ses personnels, c'est honteux et indigne !

FORCE OUVRIÈRE a exigé un cadrage national sur ce dossier avant toute discussion au niveau local. Nous voulons nous assurer que les agents auront réellement la possibilité d'exercer un choix en toute transparence, que ce choix soit suivi d'effet, et que l'administration aura créé les conditions optimales pour que chaque agent s'y retrouve.

En questions diverses, nous avons demandé au Conseiller, quel sera l'avenir des personnels des DIR au regard de la réforme territoriale ?

Le Conseiller ainsi que la DGITM nous ont répondu qu'il n'y avait aucun projet pour les DIR.

De même, les DIR connaissent une baisse importante du budget d'entretien et d'effectifs qui a une conséquence directe sur l'exploitation et l'entretien routier, que comptait-t-il faire ?

Il est resté peu loquasse sur le sujet répétant la nécessité de s'inscrire dans une politique globale de rigueur budgétaire.

FORCE OUVRIÈRE reste tout de même sceptique : les déclarations du secrétaire général du Ministère, M. ROL-TANGUY et de certains Préfets de régions auraient-elles échappées au conseiller et à la DGITM ?

En conclusion, FORCE OUVRIÈRE ne sort vraiment pas rassuré de cette entrevue, ni sur le devenir de la politique routière instauré par le gouvernement, ni sur les conditions et garanties professionnelles, de maintien et des possibilités de retour aux services, de travail et de salaire, qui vont être proposées aux agents impactés par les secteurs privatisés.

FORCE OUVRIÈRE a demandé d'être destinataire au plus tôt de l'ensemble des informations (les chiffres issus des négociations des avenants des contrats de concession avec les Sociétés privés dès lors qu'ils seront connus, nombres de postes, organisations de travail, régime indemnitaire, etc.) nécessaire à la discussion pour en débattre dans une prochaine réunion. FORCE OUVRIÈRE exige un cadrage national, car les agents doivent bénéficier d'une information analysée, des propositions claires et garanties au niveau ministériel, pour pouvoir prendre en connaissance de cause, une décision locale qui leur est imposée !

Vous pouvez compter sur FORCE OUVRIÈRE pour veiller à ce que le Ministère respecte ses engagements envers ses agents et que leurs droits soient respectés !