

Groupe de Travail

Fonction Publique Territoriale

Plateforme de revendication / juin 2014

Derrière la confusion, les allers-retours, les atermoiements et l'absence de lisibilité des annonces au plus haut sommet de l'État quant à la modernisation de l'action publique territoriale et plus récemment la réforme de l'organisation territoriale, on aperçoit en filigrane un dogme supra-national de destruction des services publics. Ils sont d'ailleurs systématiquement présentés aujourd'hui comme une charge alors que les universités, les hôpitaux, les infrastructures de transport, les dispositifs de protection de l'environnement, les services publics de l'énergie, de l'eau... conçus, construits et assurés par les services publics sont des investissements pour l'avenir et l'attractivité de la France.

Ces services publics constituent de fait un modèle français qui a jusqu'à présent fait la preuve de son efficacité tant pour l'équipement de notre pays et le développement de son économie, que pour amortir les effets des crises successives, notamment la dernière en date, causée à l'origine, faut-il le rappeler, par les dérives d'une finance hyper-spéculative et déréglée.

Au delà de la violence des mots : « *le choc de simplification* » — du déni : « *la réforme ne se fera pas* » — de la résignation : « *il n'y a pas d'alternative* » — de la culpabilité intériorisée : « *on n'a pas à se plaindre* » — il faut tout à la fois défendre le niveau et la qualité des services publics, d'une part, et les conditions de travail et de gestion des agents, d'autre part.

Or les ITPE sont présents dans l'ensemble de la sphère publique, au sein des trois fonctions publiques (État, hospitalière, territoriale), à des postes d'encadrement de service et d'agents comme de mise en œuvre opérationnelle de politiques publiques d'intérêt général. Dans cette situation et ce contexte, être cadre et avoir une action syndicale déterminée, c'est non seulement un droit, mais c'est également un signe de solidarité envoyé à ses collaborateurs. C'est surtout aujourd'hui une nécessité pour affronter collectivement les difficultés à exercer correctement les missions, à ré-organiser les services, à maintenir la qualité du service rendu à la population.

Car les annonces gouvernementales en terme de réduction drastique des finances publiques et de regroupement à marche forcée des structures publiques (collectivités, établissements publics, agences...) préparent l'équivalent d'un immense plan social dans l'ensemble de la fonction publique (que vont devenir les **360 000** agents des Conseils Généraux ?) sans qu'aucun dispositif d'accompagnement ne soit mis en place !

Sur la réforme territoriale et la modernisation de l'action publique territoriale

Sans vouloir défendre un échelon de collectivité plutôt qu'un autre, on peut néanmoins remarquer que depuis de très nombreuses années l'échelon départemental a fait la preuve de son efficacité dans l'organisation des services publics puisqu'il concilie une bonne connaissance du territoire et une relative proximité entre siège de décision et mise en œuvre opérationnelle tout en conservant une capacité d'intervention financière et intellectuelle de bon niveau, et donc capacité à élaborer et mettre en œuvre une stratégie globale. On le retrouve ainsi sollicité :

- dans l'organisation des services déconcentrés des principaux ministères agissant sur les territoires (des DDE aux DDT-M) ;
- lors des différentes vagues de décentralisation vers les Conseils Généraux, reprenant la main sur des services, des missions et des agents de l'État déjà déconcentrés au niveau départemental.

À cet égard, la perspective de voir remonter les compétences routières et d'entretien des collèges au niveau des nouvelles grandes régions (jusqu'à plus de **40 000** km de voirie pour certaines grandes régions !) va générer de très importantes difficultés de mise en œuvre, qui ne pourront être résolues que par le maintien d'une organisation opérationnelle déconcentrée à l'échelle départementale.

À l'inverse, les éventuels transferts descendants vers les inter-communalités (par exemple du réseau routier non-prioritaire) pourraient pâtir d'une capacité d'intervention réduite (en ingénierie notamment) et surtout très inégalitaire financièrement sauf à mettre en place de lourds dispositifs de péréquation et de redistribution des dotations. Sans parler

Réforme territoriale : chronique d'un parcours chaotique

La réforme territoriale lancée à l'automne 2012 par le Président de la République et le gouvernement a longtemps été considérée comme l'une des priorités du quinquennat, mais régulièrement retardée. Son élaboration a été laborieuse afin de procéder à la consultation des élus et de leurs associations pendant plus d'un an.

Sous le terme médiatique d'« acte 3 de la décentralisation », récusé par les responsables gouvernementaux au profit du plus généraliste « modernisation de l'action publique », ce ne sont pas moins de six textes de projet de loi sur ce thème que les gouvernements AYRAULT puis VALLS auront successivement présentés (sans compter celui adopté le 17 mai 2013 ayant permis l'abrogation des articles de la loi du 16 décembre 2010 portant création du controversé « conseiller territorial » en lieu et place des conseillers généraux et régionaux).

Le premier d'entre eux, après neuf versions successives en trois mois, lourd de plus de **124** articles et de **205** pages a été découpé huit jours avant son examen en conseil des ministres le 10 avril 2013 en les trois suivants, plus digestes, mais forcément moins cohérents, dont le seul premier volet, la « loi de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles », a finalement été adopté le 27 janvier 2014.

Les deux volets suivants « mobilisation des régions pour la croissance et l'emploi et de promotion de l'égalité des territoires » et « développement des solidarités territoriales et de la démocratie locale » ont alors été escamotés pour être remplacés au pied levé par un nouveau texte unique (annonce du ministre des relations avec le parlement le 22 janvier 2014), qui depuis est repassé à deux afin d'intégrer les annonces massives du Premier Ministre en date du 8 avril 2014 : fusions des régions, suppressions des conseils généraux, regroupements forcés des communes en intercommunalités à plus de **20 000** habitants...

Avec, pour l'anecdote, des allers-retours sur une disposition tout à fait emblématique comme la clause de compétence générale pour les conseils régionaux et généraux :

- supprimée par la loi du 16 décembre 2010,
- rétablie par celle du 27 janvier 2014,
- en cours de suppression par celle examinée cet été par le parlement...

Au final, au delà de la très médiatique nouvelle « nouvelle carte » des régions administratives métropolitaines, les articles en cours d'examen parlementaire prévoient des transferts de larges pans de compétences de l'État vers les collectivités territoriales et entre les différents niveaux de collectivités avec pour objectif de renforcer les échelons régionaux et intercommunaux au détriment de l'échelon départemental, voué à éventuellement disparaître à terme en tant que collectivité territoriale de plein exercice — mais l'usage du conditionnel est de rigueur en ce domaine !

C'est ainsi que le texte ferait des nouvelles grandes régions la seule collectivité compétente pour intervenir en matière de transports, des trains régionaux aux bus en passant par les routes, les aéroports et les ports puisqu'il organise le transfert aux autres collectivités des ports relevant des départements et, surtout, confie aux régions la gestion de l'ensemble de la voirie relevant aujourd'hui des départements.

Ainsi toutes les routes départementales, soit plus de **380 000** kilomètres de routes — y compris les **18 000** kilomètres que l'État avait transférés aux départements suite à la loi RAFFARIN de 2004 — passeraient aux régions au 1^{er} janvier 2017, celle-ci devenant propriétaire de ce domaine public avec des exceptions pour Paris et pour les métropoles (qui exerceront sur leur territoire cette compétence en lieu et place de la région).

Les quelques **30 000** agents passés de l'État aux départements suite au transfert de 2004 vont donc une nouvelle fois devoir changer d'employeur...

Le texte prévoit également le transfert au 1^{er} septembre 2017 aux nouvelles grandes régions des quelque **5 200** collèges dont les départements assuraient jusqu'ici « la construction, la reconstruction, l'extension, les grosses réparations, l'équipement et le fonctionnement » avec pour exceptions la métropole de Lyon et le conseil de Paris.

Là encore, ce sont des dizaines de milliers d'agents — notamment quelque **45 000** TOS, eux aussi passés de l'État au département suite à la loi de 2004 — qui vont être concernés.

du défaut de logique globale de ces missions du fait de leur dissémination dans des structures à périmètre restreint.

Dans ce contexte de ré-organisation générale des périmètres, des missions, des moyens financiers, des moyens d'action, à tous les niveaux de la sphère publique, du plus haut sommet de l'État aux plus petites collectivités, le SNITPECT-FO est extrêmement vigilant aux évolutions des conditions d'exercice des ingénieurs au sein des collectivités territoriales, quelles que soient leurs origines (fonction publique territoriale, d'État, privé...) et leur position administrative (ingénieur territorial, ingénieur de l'État en détachement, contractuel...) et appelle de ses vœux toutes les mesures susceptibles de fluidifier les parcours de ces ingénieurs entre les différentes collectivités territoriales et entre les fonctions publiques et leur permettre d'exercer leurs missions au plus haut niveau.

Sur le projet de coupure du cadre d'emploi des Ingénieurs Territoriaux

Globalement

- cette séparation créerait deux catégories d'ingénieurs contrairement à ce qui s'est développé jusqu'à présent pour les carrières d'ingénieurs dans la FPT ;
- ne pas créer un plafond de verre dans la FPT entre ingénieur et ingénieur en chef ;
- conforter et développer les passerelles inter fonctions publiques ;

En détail

- prendre garde au dimensionnement de la future passerelle entre ingénieur et ingénieur en chef dans toutes ses modalités (ratio entre le nombre de places ouvertes respectivement au concours interne et au concours externe, examen professionnel, maintien d'une liste d'aptitude avec un taux de promotion correct) ;
- la référence au corps des IPEF pour les Ingénieurs en Chef de la FPT est contraire à la réalité des postes occupés, d'autres corps de l'État, et notamment les ITPE, ayant jusqu'à présent beaucoup plus essaimé dans les collectivités territoriales y compris aux postes à forte responsabilité ;
- concernant l'accès au futur concours d'ingénieur en chef, la proposition de la DGCL d'une liste très restrictive de diplômes (écoles d'application de Polytechnique) n'est pas acceptable – bien d'autres

écoles d'ingénieurs, dont l'ENTPE dans une proportion importante, alimentant actuellement les collectivités territoriales en cadres techniques de haut niveau. Par ailleurs, restreindre à ce point les choix possibles de leurs collaborateurs les plus proches est une atteinte grave aux missions des élus et à la libre administration des collectivités ;

- dans le même ordre d'idée, les titulaires de diplômes d'urbanisme doivent avoir accès au concours d'ingénieur territorial et d'ingénieur territorial en chef, sachant que les urbanistes de la FPE sont reconnus comme catégorie A de 2^e niveau ;
- concernant la formation des ingénieurs en chef stagiaires, le passage à un cursus d'une année alternant apports théoriques et stages de mise en situation (contre 5 jours actuellement) est une bonne chose et rattrape le différentiel avec la filière administrative ;
- la mutualisation avec les formations des ingénieurs de la FPE est à développer avec des échanges et partenariats entre le CNFPT et le réseau des écoles d'ingénieurs de l'État (ENPC, ENGREF, ENTPE...) pour anticiper les déroulements de carrière inter-fonctions publiques ;
- concernant l'attractivité de la FPT auprès des élèves ingénieurs, des dispositifs innovants sont à inventer (bourses d'étude, pré-recrutement en cours d'étude...) notamment pour les collectivités qui ont des difficultés à recruter ;
- de même, la reconnaissance du concours d'entrée à l'ENTPE et du cursus scolaire qui y est délivré comme mode d'accès au cadre d'emploi des ingénieurs territoriaux est un moyen utile pour permettre aux collectivités de disposer de jeunes ingénieurs déjà acculturés à la fonction publique et donc rapidement opérationnels ;
- de plus, la possibilité pour les élèves des écoles d'ingénieurs de passer le concours en cours de 3^eme année (avec réussite au concours sous condition d'obtention du diplôme) est un enjeu fondamental pour permettre aux jeunes étudiants de choisir la FPT puisque cela permettrait d'éviter la rupture actuelle de plusieurs mois dans leur parcours de formation (entre l'obtention du diplôme d'ingénieur et la réussite du concours) ;
- construire un troisième niveau de grade accessible pour les ingénieurs principaux, en équivalence avec les ITPE en chef.

Pour l'ensemble des Ingénieurs Territoriaux

Globalement

- homologie FPT – FPE ;
- développer les échanges en réseaux par secteur d'activité (formations, clubs techniques, échanges de bonnes pratiques...) y compris avec les services et les ingénieurs de l'État ;

En détail

- mise en place d'une promotion de droit au grade supérieur en fin de carrière telle que pratiquée dans la FPE pour éviter le plafonnement long en haut de grille ;
- les ingénieurs principaux en poste depuis plusieurs années sur des emplois fonctionnels doivent être inscrits de droit sur la liste d'aptitude d'ingénieur en chef ;
- passage de l'indice initial des ingénieurs territoriaux débutants issus des concours externe et interne à **450** (IB) au lieu de **379** actuellement ;
- les échelons provisoires mis en place pour les transferts d'ingénieurs de la FPE doivent devenir accessibles à tous les ingénieurs territoriaux ;
- la revalorisation de tous les emplois fonctionnels et plus particulièrement que l'indice terminal de Directeur de Services Techniques (DST) dans les collectivités de **20 à 40 000** habitants (ou équivalent) soit porté à 1015 (IB) et l'indice terminal de Directeur Général de Services Techniques (DGST) dans les collectivités de **40 à 80 000** habitants (ou équivalent) à HEA, certains emplois fonctionnels ayant actuellement un indice terminal qui n'est pas supérieur à celui du grade de départ ;
- les emplois fonctionnels de Directeur Général de Services Techniques et de Directeur des Services Techniques doivent pouvoir bénéficier des mêmes dispositions que les emplois fonctionnels de Directeur Général de Services et de Directeur Général Adjoint en matière de NBI, en fonction de la strate démographique de la collectivité ;
- le régime indemnitaire de la FPT (actuellement défini sans plancher) doit pouvoir bénéficier du même encadrement (maximum et minimum) à l'image de celui des ingénieurs de l'État ;
- accès aux centres de formation de l'État pour la préparation aux examens et concours de la FPE.

Pour les ITPE en collectivités

Globalement

- corps à vocation inter fonctions publiques, c'est-à-dire pouvoir être en Position Normale d'Activité en collectivité ;
- sinon homologie FPT – FPE et meilleure fluidité des parcours inter fonctions publiques ;

En détail

- garantir la passerelle entre Ingénieur en Chef de la territoriale et les emplois fonctionnels d'ITPE en Chef, en attente d'une réforme statutaire instaurant un 3^e niveau de grade d'ITPE ;
- fin de la sur-cotisation retraite pour un agent de l'État détaché en collectivité (coût supplémentaire pour l'employeur sans droits supplémentaires pour l'agent) ;
- fin de l'année de décalage dans les ISS à l'État qui constitue de fait un frein à la mobilité, notamment lors du retour à l'État (pas d'indemnitaire FPT car en année N et pas d'indemnitaire FPE car en année N-1 !)
- accès aux centres de formation de l'État pour la préparation aux examens et concours ;
- accès aux emplois fonctionnels de toutes les collectivités quelle que soit leur taille. ■

