

Il a fui, il a tout compris ?

Henri a 55 ans. Henri est divisionnaire dans une DDT, depuis 11 ans. Il n'est pas passé ingénieur en chef, c'est vrai. Mauvais cadre ? Pas d'après ses patrons, les cinq directeurs DDE puis DDEA puis DDT qui se sont succédés à la tête du service. Un tous les deux ans en moyenne depuis 11 ans. Il a toujours été loyal et bien noté. Toujours partant pour moderniser, réformer, réorganiser, trouver le meilleur moyen de réaliser les missions, malgré la chute vertigineuse des moyens. En 30 ans de carrière, il n'a jamais connu que des baisses d'effectifs et de crédits, un refrain lancinant, qui revenait tous les ans.

Mais c'est vrai, peu de mobilité, comme on dit à Paris. 11 ans dans le même service, cela ne pardonne pas. Pourtant, la mobilité, il l'a connue. Pour passer divisionnaire à 44 ans, il a fait cinq postes, en moyenne 4 ans chacun, dans quatre régions différentes. Il a trois enfants nés chacun dans une ville différente. Pas facile de déterminer les racines ...

Depuis qu'il est passé divisionnaire, il a certes levé le pied sur les valises. Il faut dire que son épouse, elle aussi ITPE, travaille pour une société autoroutière, et n'est pas prête à bouger. Surtout qu'elle gagne exactement deux fois plus que lui. Il avait bien tenté de regarder des postes dans la région voisine, mais 3 heures de route matin et soir, c'est un peu beaucoup. Et le célibat géographique, il a aussi donné. Pas top pour s'occuper des enfants.

Pas de promotion, donc, mais il ne se plaint pas. Dans le même service, il a pu s'investir dans des missions passionnantes.

Il y a 11 ans, il s'investissait dans l'ingénierie publique. Le chantier de modernisation par excellence ! Il fallait sortir des modèles anciens, redéfinir l'offre, faire travailler ensemble les 12 subdivisions territoriales qui avaient chacune leur bureau d'études et leurs contrôleurs, et surtout entrer dans le champ concurrentiel, montrer que l'Etat pouvait être compétitif dans ses missions, pas plus cher que le privé, et donc un bon investissement pour le contribuable. En plus, on définissait un service de solidarité, l'Atesat. L'Etat se positionnait comme acteur des politiques publiques et des services publics, au service des moins biens lotis. Tous les agents concernés avaient suivi, motivés par ces défis à relever.

Mais on parlait déjà de faire de l'ingénierie « la variable d'ajustement » des réductions d'effectifs. A peine lancé, les trous dans l'organigramme désorganisaient les équipes. Jusqu'à ce que, 7 ans après, on sonne la fin du combat. Là, tout le monde est parti...

Il y a 8 ans, il allait faire un tour au service urbanisme. Après avoir organisé et lancé l'ingénierie, il voulait s'occuper de cette nouvelle loi, SRU, qui devait changer la face des villes, les rendre plus humaines, plus respectueuses de l'environnement, plus sociales et moins gourmandes en espaces. Il a fallu tout revoir, l'organisation du service, les compétences, les postures, discuter et convaincre les élus.

Mais on parlait déjà de transférer le maximum de compétences aux collectivités, d'arrêter de faire de l'urbanisme : finalement, pourquoi l'Etat s'y intéresserait-il ? C'est l'affaire des élus... On a commencé à fermer des

unités d'ADS, arrêté de conseiller les élus sur leurs projets d'urbanisme ...

Il y a 5 ans, la IOLF et le transfert aux conseils généraux, la création des DIR, se préparaient. Il a donc voulu y participer et a pris le poste de SG. Le chantier était énorme : des centaines d'agents à transférer dans d'autres structures, une DDE à réorganiser, un système de comptabilité à revoir de fond en comble. Exercice réussi, le Conseil Général fut satisfait, les agents aussi. Mais il n'a pas eu le temps de se reposer sur ses lauriers : on envisageait déjà la fusion DDE/DDAF et on commençait à lui dire que SG, ce n'était pas vraiment un poste de A+. D'ailleurs, le SG de la DDAF était catégorie A...

Il a donc changé de poste, et voulu s'investir dans la sécurité routière. C'était un sujet que le président de la République avait mis en avant, et il pensait pouvoir utiliser ses compétences pour faire en sorte qu'il y ait moins de morts sur les routes.

Mais à peine créé, le service se remettait en mouvement, car on inventait les DDT. Le préfet avait l'intention de mettre la haute main sur le sujet, et la majorité de son service partait rejoindre la préfecture. Il lui restait à se replier sur quelques missions éparses, rassembler des agents de plus en plus hagards, pour tenter de recoller un semblant de projet dans un univers devenu illisible.

Au début des années 2000, il avait aussi vécu la mise en place de l'ARTT, les discussions sans fin pendant les comités de direction, pour savoir quelle était la meilleure modalité. Finalement, à la fin de mois de conflits, l'administration avait estimé que toutes les modalités pouvaient exister dans la même structure. Et puis ça c'était bien passé, même au codir. Lui avait choisi la modalité 4 bis, parce que de toute façon, il faisait bien plus que 38h30, et cela lui permettait d'avoir des jours de RTT et des jours de récupération. Oh, pas pour les prendre, il n'en avait pas le temps. Mais il alimentait un compte épargne temps, et se faisait rémunérer 4 jours par an, 125 € la journée,

soit 16,23 € de l'heure, bien moins que les heures supplémentaires des non cadres. Mais sur le principe, il y tenait. Au moins, l'administration lui rémunérait une parcelle des heures de travail consacrées à son service. Une minuscule récompense, c'est mieux que pas de récompense du tout, pensait-il.

Aujourd'hui, il se dit qu'il a quand même été largement présent, y compris les week-end, lorsqu'à deux heures du matin, le téléphone sonne et réveille toute la maison. Un accident à gérer, un camion transportant des produits dangereux en travers de la route, le mauvais temps, la neige... des nuits au téléphone, mais pas en temps de travail. Le règlement ne le prévoyait pas. Juste une astreinte rémunérée moitié moins que celle des agents d'exploitation. Il avait du mal à accepter les remarques acerbes de son épouse qui supportait mal d'être dérangée la nuit pour cette aumône.

Aujourd'hui, il a appris que le CTP des DDI avait validé le nouveau règlement RTT. Les chefs de service comme lui vont passer au forfait cadre, car « la communauté de travail du codir doit pouvoir fonctionner ». Jusque là, donc, elle ne devait pas marcher très bien... En tout cas, il perd 6 jours de congés, et donc les symboliques heures supplémentaires qu'il mettait un point d'honneur à se faire payer. Il perd même plus, car le règlement permet maintenant de récupérer 12 jours par an. Au vu des heures qu'il offre à l'administration, il pouvait y prétendre sans problème.

Il constate aussi qu'en tant que chef de service DDT et au vu de la fonte des effectifs - il encadre moins de 40 agents - son poste sera moins bien coté que ceux de ses collègues de la DREAL qui sont dans les locaux juste à côté.

En plus, comme il est dans la même DDE/DDEA/DDT depuis 11 ans, l'ingénieur général lui a expliqué que son coefficient individuel de primes ne pouvait monter, il devait même descendre un peu, car il fallait pouvoir récompenser les cadres dynamiques, ceux qui bougent, et que la moyenne devait être respectée. Tout cela fait des primes en moins, mais pas de boulot en moins.

Henri se dit que ça commence à bien faire. Son intérêt pour le métier, sa motivation pour le service public, sa fierté devant les opérations bien menées s'effritent dangereusement. Il est devenu « aquaboniste », comme disait Serge Gainsbourg.

A quoi bon se débattre dans ce magma, dilapider ses heures de temps libre à tenter de poursuivre coûte que coûte les missions de service public au lieu de les passer avec sa famille ? Pour quel avenir, quelle reconnaissance ?

Au CTP des DDI un préfet bien sous tous rapports a résumé la situation devant les organisations syndicales : « mesdames et messieurs représentants syndicaux, je ne comprend pas ce que vous dites. Dans mon département, je rencontre le codir de la DDT toutes les semaines, je vous

assure, tout va bien ! ».

Mais comment peut-on dire à un préfet que tout va mal ? Comme ce courageux DDT, qui a osé lors d'une réunion de directeurs demander comment il pouvait mener les missions qu'on lui assigne correspondant à 20% de cadres A dans sa DDT, alors qu'il n'en a aujourd'hui que 10% et qu'on lui supprime des postes ? Il s'est vu répondre qu'il n'avait qu'à former les catégories B et C aux tâches des A qu'il n'aurait pas... Alors, à quoi bon poser les questions ?

Henri, lui, a posé une PM104. Il s'est décidé, il veut aller à la DREAL. Avant qu'il n'y ait plus de postes disponibles, et qu'il soit obligé de terminer sa carrière dans ce bagne.

Cette histoire est évidemment inventée, Henri n'existe pas. Ou plutôt, elle est recomposée, à partir de ce que vivent dans la réalité des DDT (et non dans le monde virtuel des chantages de la RGPP) des centaines d'Henri.

Le SNITPECT-FO a toujours affirmé avec conviction que les services départementaux et leurs missions sont indispensables au bon fonctionnement d'une république responsable et sociale.

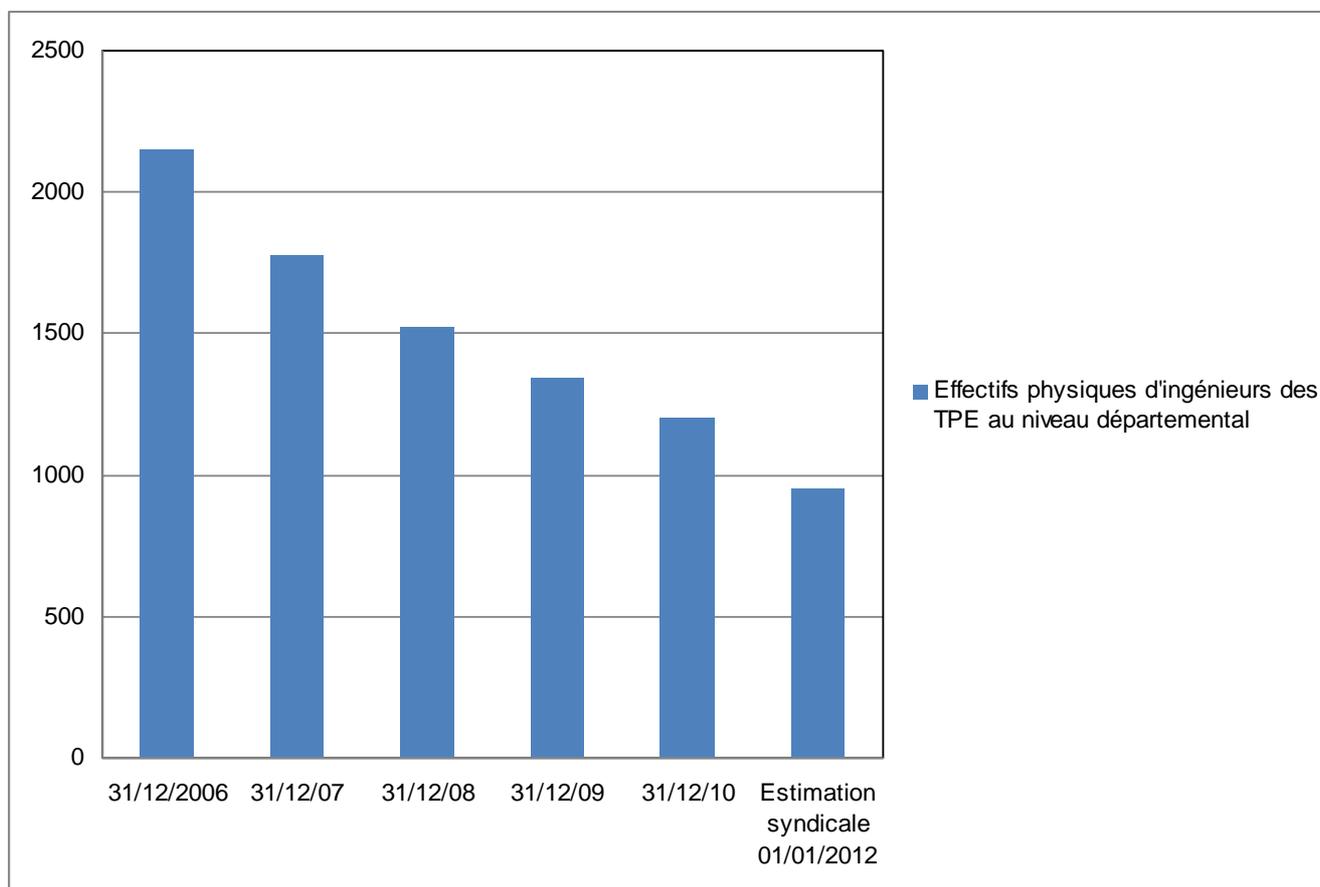
Il a, de manière constante, encouragé les ITPE à s'investir dans ces services. Cependant, jusqu'où peut-on porter ce discours ? A quel moment doit-on dire « maintenant c'est assez, on a déjà donné ? »

Pour quelles raisons les 1780 ITPE en poste en DDT en 2008 et qui seront moins de 1000 en 2012, dont quelques centaines de Henri divisionnaires, seraient ils les « liquidateurs » des DDT, ceux qui, au péril de leur carrière et de leur vie personnelle, viendraient indéfiniment verser de l'eau pour refroidir et faire tourner les turbines des DDT ?

La question mérite d'être posée. La réponse devra être collective. Car la situation est grave. L'Etat de proximité est en danger, et pourtant son action volontariste est indispensable au pays pour relever le défi du développement et de l'aménagement durable, dans le maintien des valeurs républicaines de liberté, d'égalité, de fraternité et de laïcité.

Les ingénieurs des TPE, les Henri du territoire, quel que soit leur grade et leur fonction, ont leur rôle à jouer, et sont légitimes pour apporter leur contribution dans cette construction collective. **Pour cela, il faut que les responsabilités soient prises et que les moyens, les missions et les objectifs soient au rendez vous.**

	31/12/2006	31/12/07	31/12/08	31/12/09	31/12/10	Estimation syndicale 01/01/2012
Effectifs physiques d'ingénieurs des TPE au niveau départemental	2150	1780	1520	1345	1200	950



Le dossier à paraître :

- De la **M**obilité en général, et de celle des ITPE en particulier...
- Où on **O** parle de discrimination !
- La mo**B**ilité en question
- Il a fui, **I**l a tout compris...
- L**es freins financiers, ou Arpagon au ministère !
- Où l'on parle de la LOLF, faux b**I**lans et vrais freins à la mobilité !
- La fusion, la vraie fausse solu**T**ion
- Les r**E**vendications du SNITPECT-FO