



Compte rendu de l'audience SNITPECT-FO avec le DGITM

DIR

Sur l'opérateur routier (agence des routes) :

Le Directeur Général, contrairement à certains de ses collaborateurs, reconnaît que l'existence du courrier du Premier Ministre est une réalité. Il indique ne pas avoir été consulté sur le projet de courrier et l'avoir découvert en novembre (en même temps que les organisations syndicales et l'ensemble des agents). Nous ne pouvons qu'être inquiets de la façon dont est conduite la « réforme de l'Etat » lorsque l'un des plus hauts responsables du ministère est écarté des décisions.

Le DGITM nous a fait part de sa position vis-à-vis de cette mesure RGPP : cette mesure potentielle est issue d'une précédente proposition portée par d'anciens responsables lors de la RGPP 1. Pour le DGITM, le sujet n'est pas à l'ordre du jour et le message a été transmis aux auditeurs de la RGPP et aucune information facilitant la mise en œuvre de cet opérateur n'est divulguée à l'inspection des finances.

Même si nous pouvons lui accorder le bénéfice du doute sur le positionnement de la DGITM, et même de la DIT, contre cet opérateur, nous ne sommes pas dupes. Cette proposition est bien portée par certains hauts fonctionnaires irresponsables au sein du MEEDDM. Les arbitrages RGPP sont prévus pour fin avril, nous espérons que le DGITM aura eu assez de poids pour gagner les arbitrages en faveur du maintien des DIRS.

Sur l'ingénierie routière :

L'avenir de l'ingénierie a fait l'objet d'affirmations moins fermes et peu rassurantes du DGITM. Nous lui avons rappelé que la fonte des effectifs des SIR n'était pas soutenable et que les besoins en effectifs étaient criants pour réussir les PDMI.

La réponse de la DGITM a porté sur l'organisation des SIR, des implantations, l'optimisation des moyens, la rationalisation des structures à géométrie variable, la constitution d'équipes à la taille critique, en affichant le regroupement des moyens humains, en supprimant les antennes. Ils ont ainsi tenté de nous convaincre que ces restructurations sont nécessaires pour garantir la mise en œuvre des PDMI et qu'il est nécessaire de sous-traiter les missions d'ingénierie des SIR en transformant progressivement les missions de production en régie par des missions de conduite de projet.

Nous avons rappelé notre revendication quant à la préservation de l'ingénierie routière ! Que le privé ne pourra pas répondre présent sur des opérations complexes et/ou géographiquement peu attractives, et qu'il faut impérativement maintenir une ingénierie intégrée y compris pour sous-traiter efficacement.

Malheureusement le message de la DGITM était clair : Il faut certes maintenir les effectifs dans le domaine de l'exploitation. Le DGITM admet en effet que les services d'exploitation sont d'ores et déjà à la taille critique. Mais en même temps « il faut faire face aux baisses d'effectifs, elles sont inéluctables ». Il est clair que le diktat de la RGPP 2 sur les effectifs se fera sur l'ingénierie routière avec l'assentiment de l'administration centrale.

Sur le cadrage DIR

Nous avons rappelé nos revendications sur le cadrage national DIR et que la situation était difficilement tenable pour l'encadrement technique avec un tel document.

Nous avons demandé à ce que la DGITM porte auprès de la DRH une réouverture des discussions sur le cadrage national afin de répondre aux attentes des agents.

Sur les CETE et le titre IX :

Nous avons rappelé à la DGITM que les CETE étaient indispensables pour les DIR, que ce soit pour les études de projets ou pour l'entretien du patrimoine et qu'à ce titre nous nous insurgions contre la diminution du titre IX pour ces activités.

Il nous a été dit que :

- les CETE pouvaient réaliser des prestations pour les CG (ce que nous ne contestons pas, au contraire) et que le retrait de la DGITM sur le sujet n'était pas problématique,
- les CETE se repositionnaient sur des activités non routières.

Ces explications sont pour le moins contradictoires. Nous avons réaffirmé avec force que la route faisait partie intégrante du développement durable, donc des priorités ministérielles et qu'en l'absence de commandes il était d'autant plus légitime que les CETE se repositionnent.

Sur les crédits :

Nous sommes fortement intervenus sur la question de maintien des moyens financiers pour les projets et pour l'exploitation. Le DGITM déclare avoir engagé une tendance à la hausse des moyens financiers dans le domaine de l'exploitation. Il déclare même que des crédits du PDMI basculeront vers le programme de régénération. Il va donc y avoir des projets neufs qui n'aboutiront pas, ce qui a d'ores et déjà été annoncé par certains DIR.

Lorsque nous l'interrogeons sur la baisse de la dotation globale d'entretien (DGE : matériels, carburant, fauchage...) affichée à - 7,6% nous n'avons pas eu de réponses claires. Il semblait que ce sujet, traité au niveau de la DIT, était une nouveauté pour la direction générale.

Enfin, nous sommes intervenus sur l'annulation de 80 M€ (dont une partie hors réserve) de crédits sur le programme Infrastructures et Services de Transport dans le projet de loi de finance rectificative. Le DGITM nous a affirmé vouloir l'imputer en totalité aux opérateurs qui sont les seuls bénéficiaires des 5,1 Milliards du Grand Emprunt. Le pourra-t-il ?

Sur le transfert des Parcs

La première réponse de nos interlocuteurs était révélatrice : ce sujet est suivi par le Secrétariat Général pas par la DGITM ! Nous avons insisté sur le fait qu'il s'agit d'un sujet sensible notamment lors des périodes de crises (VH) et qu'il faut réussir le transfert des parcs et (re)créer les outils de maintien de la flotte de matériel. On nous a répondu que le nombre actuel d'OPA non transférés est 120 (avec un gros volume en Bretagne) et que fin 2010 le volume attendu est de 400 avec une ventilation DIR DDT, RST et VNF. Pour les gestionnaires de flotte, un volume de 40 ETP est annoncé (les échos précédents étaient de 50 ETP) sans préciser la nature des ouvertures de poste (OPA, CEE, CTRL,...)

Au final, le DGITM déclare avoir eu un bon retour sur la VH 2010, que les organisations en place ont permis de faire face aux événements et qu'il ne veut pas remettre en cause le dispositif. Pour lui, le dossier serait clos pour quelques années (même si l'exemple de l'ingénierie démontre qu'il n'en est rien !).

Toutefois, en fin de séance, il a repris ces propos en indiquant que le dossier est clos jusqu'à la prochaine RGPP. Même si les DIR arrivent à échapper aux mesures RGPP 2, nous aurons donc à nous battre et à résister contre la RGPP 3.

Voie d'eau

Alors que les problématiques routières semblaient être bien appréhendées par nos interlocuteurs, les problématiques de la voie d'eau semblaient plus légères. Beaucoup de positions de gouvernance et de définition des politiques étaient renvoyées à l'opérateur VNF.

Sur la prise en compte des canaux de petit et moyen gabarits pour le transport :

Nous sommes intervenus pour défendre l'intérêt des voies secondaires pouvant répondre aux besoins de transports durables. En l'absence d'offre de bateaux pour transporter des marchandises sur ces voies, il est normal de ne pas voir de trafic alors que la demande existe.

Nous avons revendiqué une étude sérieuse sur ce sujet pour sortir de l'anathème et du dogme qui veut que seul le « grand gabarit » serait économiquement viable. Cette demande n'a pas été entendue. Nous restons donc sur des positions dogmatiques qui n'ont fait l'objet d'aucune évaluation.

Sur l'incohérence du statut d'EPIC avec le déficit budgétaire structurel :

La DGITM et notre organisation se sont rejointes sur le constat d'un budget de VNF opérateur de réseau ne pouvant pas être équilibré. Toutefois, nous avons divergé sur les conséquences de ce constat : pour nous le caractère industriel et commercial n'avait pas de sens et éloignait même VNF de son cœur de métier et de politique (par exemple en cherchant des revenus supplémentaires par portage foncier). Le seul argument de la taxe hydraulique affectée n'est pas suffisant pour justifier le statut d'EPIC et des conséquences.

Le DGITM au contraire prend l'exemple de RFF avec un budget non équilibré et une contribution de l'Etat de 11,5 Milliard €/an et pour VNF une mise à disposition de personnels. On pourrait rétorquer que le budget de RFF a volontairement été mise en déséquilibre par l'Etat, et que les revenus de la SNCF, par contre, sont réguliers et confortables, jusqu'à faire l'objet de vives critiques sur les bénéfices 2008.

Sur le contrat de performance 2010-2013 :

Nous n'avons eu aucune information de la DGITM sur le sujet autre que « VNF doit faire ses propositions pour la fin du mois ».

Or, au cours de la convention des cadres de VNF à Marseille (ville où VNF n'est pas implantée !), les objectifs ont été présentés (sans expliquer quels moyens seraient mis en œuvre pour les atteindre) :

- favoriser le report modal et l'offre de services (adapter le service au trafic)
- la capitalisation des savoirs (Professionnaliser les métiers)
- la gestion optimiser des ressources (hydrauliques, financières et humaines- conduite du changement)

Fermeture des voies secondaires (cf. rapport Saint-Pulgent) :

Pour la DGITM, la fermeture des voies secondaires n'est pas vraiment d'actualité; de plus un seul transfert a eu lieu à la Région Bourgogne. Nous avons insisté sur le dépassement du dogme pour qu'on évalue enfin les possibilités d'utilisation de ce réseau au delà de la plaisance.

D'autre part, malgré les discours, l'abandon de ces voies est déjà programmé par une limitation importante des investissements d'entretien de ces ouvrages, ainsi que par la baisse programmée des effectifs d'exploitation et d'entretien.

Injonctions de la RGPP pour une réorganisation de VNF :

Le courrier du Premier Ministre à l'inspection des finances met à l'ordre du jour une réforme de VNF. Nous avons interpellé le DGITM sur les intentions pouvant être derrière cette mesure. Il s'agit pour ce dernier de mieux répartir les effectifs, progressivement sur plusieurs années, sans déplacement de personnel, de mieux utiliser les moyens existants, pour les adapter aux horaires d'ouverture liés aux trafics (créer une saisonnalité) et aussi en créant des emplois saisonniers (par exemple l'été pour les plaisanciers)

Sur ces intentions, nous ne pouvons être en accord avec la création d'emplois saisonniers qui seront forcément précaires.

De plus, en pleine agitation autour de la loi mobilité et avec l'habitude prise par VNF de proposer de mesures sans l'aval de sa tutelle il est de notre devoir d'être vigilants.

Sur le transfert des personnels de l'Etat vers l'EPIC VNF :

Pour le DGITM le sujet n'est pas à l'ordre du jour. Pourtant, le rapport d'audit RGPP (Saint-Pulgent) propose le transfert des personnels Etat vers l'EPIC VNF, sans le justifier par un argumentaire convaincant (analyse semble-t-il partagée par le DGITM). De plus, l'établissement public a pris l'habitude de revendiquer l'absorption des personnels.

Les promesses n'engagent que ceux qui y croient... nous ne nous endormirons pas sur des paroles rassurantes !

Abréviations :

DGITM : Direction Générale d'une Ingénierie Totalelement Moribonde... ou Direction Générale des Infrastructures des Transports et de la Mer

DIT : Directeur de l'Incapacité Territoriale... ou Directeur des Infrastructures de Transport

PDMI : Pour une Destruction Massive de l'Ingénierie ... ou Plan De Modernisation des Itinéraires

VNF : Vraiment Navrés, on Ferme ! ou Voies Navigables de France

VH : Vendons Habilement... ou Viabilité Hivernale

RGPP : Malheureusement, le sigle est trop bien connu !