

**20 mai 2015**

À plusieurs reprises, nous avons sollicité l'administration et le cabinet du Ministre pour connaître l'état d'avancement d'un plan de relance évoqué pour la première fois en janvier 2014.

Aussi, c'est bien volontiers que nous avons répondu favorablement à l'invitation du cabinet du ministre délégué de participer à une réunion bilatérale le 20 mai 2015 au ministère, pour évoquer le plan de relance autoroutier. L'administration y était représentée par les services de la DIT et la DRH. Étaient donc présents :

- Frédéric Guzy, conseiller social d'Alain Vidalies,
- Baptiste Maurand, conseiller infrastructures d'Alain Vidalies,
- Jean le Dall, directeur-adjoint de la DIT,
- Nicolas Lafarge, chargé de la sous direction de la gestion des réseaux non concédés à la DIT,
- Jean-Pierre Simonet, DRH chargé de la modernisation, de l'innovation et de la qualité,
- Catherine Féreol, DRH adjointe au chef de service, chargée des questions sociales.

**La délégation CFDT était composée de :**

- Hubert Lebreton, secrétaire général de l'UFETAM-CFDT,
- Patrick Grosroyat, permanent national, membre du bureau national de l'UFETAM-CFDT,
- Serge Gamel, secrétaire de la section CFDT DIR Massif Central,
- Freddy Sonta, secrétaire de la section CFDT DIR Nord.

Monsieur Frédéric Guzy, conseiller social du secrétaire d'État aux transports, a présenté cette réunion comme une suite de la réunion du 15 janvier 2014, à laquelle les organisations syndicales avaient été conviées pour une présentation du projet de plan de relance autoroutier. Il a indiqué que cette longue période n'avait pas été inutile et vide, que bon nombre de choses s'y étaient produites, en particulier la consultation de la commission européenne qui devait vérifier que ces opérations se faisaient dans le cadre légal. Cela a pris un peu de temps. Il a indiqué qu'y avait eu également, des discussions avec les sociétés concessionnaires d'autoroutes.

Toutes les organisations syndicales représentatives ont été reçues en bilatérale – « dans un mouchoir de poche » en terme de calendrier – pour la présentation de ce projet.

Le CFDT est la deuxième organisation syndicale à avoir été reçue après FO.

L'administration nous a remis un support à l'échange et nous a indiqué qu'après, il y aurait des informations complémentaires.

Jean le Dall a présenté le plan de relance. Il nous a indiqué que, par rapport à la présentation qui avait été faite l'année dernière au mois de janvier, il y avait des choses qui avaient évoluées, mais qu'il y avait des principes qui n'avaient pas bougé. Et notamment, le projet du gouvernement de relancer l'économie par la réalisation de projets structurants, pour un montant de 3,2 milliard d'euros. Le financement sera privé. Ce sont les sociétés concessionnaires qui financeront le plan de relance avec un transfert intégral du risque aux partenaires privés, que ce soit concernant les études, la construction, les évaluations du trafic et l'exploitation du réseau.

La commission européenne a donné son accord concernant le projet le 28 octobre 2014. À partir de ce

moment-là, il y a eu des débats importants entre l'État et les sociétés concessionnaires qui ont conduit à des négociations assez serrées. Un groupe de travail de parlementaires a été créé et les conclusions de ce groupe de travail ont été rendues au mois d'avril 2015. Le gouvernement souhaite que le plan de relance soit mis en œuvre très rapidement, pour qu'il y ait les effets économiques escomptés.

L'unanimité n'a pas été de mise dans cette réflexion avec notamment le départ du président de la commission parlementaire. Il souhaitait dénoncer, d'après la presse, une certaine connivence entre les services du ministère et les sociétés concessionnaires.

Il y a un total de 28 grosses opérations réalisées par les 7 principales sociétés concessionnaires. Ce sont des élargissements de sections en service, créations de nouveaux échanges, achèvements d'itinéraires et des opérations d'aménagement pour l'environnement et la sécurité qui n'ont pas été listées, car il s'agit de petites opérations.

Le démarrage des travaux est prévu, dès 2015 pour certains, notamment les petits travaux environnementaux et de sécurité. La fin des opérations devant intervenir vers 2020. Il va y avoir des décalages dans le temps sur les chantiers qui sont importants.

## Les projets sont :

Société concessionnaire <b>SANEF</b>		
Axe et section	Distance (km)	Prévision début des travaux
Aménagement ponctuel de l'A4, contournement de Metz	13,5	2017
Aménagement autoroutier des extrémités de la RN 42 à St Omer (A26) et à Boulogne (A16)	—	2015
Achèvement de l'A29 (création de BAU)	33,0	2015
Réaménagement de l'échangeur A4/A35	—	2016
Complément de l'échangeur de Bailly-Romainvilliers (A4)	—	2015
Mise en accessibilité des postes d'appel d'urgence	—	Fin 2014

Société concessionnaire <b>SAPN</b>		
Axe et section	Distance (km)	Prévision début des travaux
Élargissement de l'A13 entre Pont l'Évêque et Dozulé	30,0	2015
Aménagement d'échangeurs et de diffuseurs	—	2015
Le périmètre des opérations a été modifié lors de l'examen du plan de relance par la Commission Européenne		

Société concessionnaire <b>ASF</b>		
Axe et section	Distance (km)	Prévision début des travaux
Élargissement de l'A19 entre le Boulou et l'Espagne	9,0	2017
Élargissement de l'A63 entre Ondres et Saint Géours de Marenne	27,0	2015
Élargissement de l'A61 entre A66 et Narbonne (1 <sup>ère</sup> phase)	140	2017
Aménagements environnementaux	—	Fin 2015

Société concessionnaire <b>ESCOTA</b>		
<b>Axe et section</b>	<b>Distance (km)</b>	<b>Prévision début des travaux</b>
Achèvement de l'itinéraire autoroutier A50 – A57 à Toulon	16,0	2017

Société concessionnaire <b>COFIROUTE</b>		
<b>Axe et section</b>	<b>Distance (km)</b>	<b>Prévision début des travaux</b>
Élargissement de l'A10 au Nord d'Orléans	16,0	2017
Élargissement de l'A10 entre l'A85 et Saint Maure de Touraine, aménagement terre plein central au Sud	24,0	Début 2016
Aménagements environnementaux	—	Fin 2015

Société concessionnaire <b>APRR</b>		
<b>Axe et section</b>	<b>Distance (km)</b>	<b>Prévision début des travaux</b>
Élargissement de l'A75 au Sud de Clermont-Ferrand	10,0	2017
Dispositif d'échange entre l'A6, l'A406 et la RN79 (Mâcon)	—	2015
Dispositif d'échange entre l'A71 et la RN79 (Montmarau)	—	2017
Dispositif d'échange entre l'A36, la RN101 et la RD437 (Sévenans)	—	207

Société concessionnaire <b>AREA</b>		
<b>Axe et section</b>	<b>Distance (km)</b>	<b>Prévision début des travaux</b>
A48 / A480 : élargissement de l'A480 à Grenoble	15,0	2017

Les sections nouvelles, "les adossements", ont suscité plus d'interrogations de la part de la commission, car l'adossement est extrêmement encadré.

### **DIR concernées par la création des nouvelles sections concédées :**

Ces projets de transferts d'itinéraires et/ou d'ouvrages ne seront pas sans incidence sur nos services et leurs agents en charge de l'exploitation et/ou de l'entretien de ces ouvrages et/ou itinéraires. Les dispositions arrêtées en termes d'évolutions de la situation des agents ne nous ont pas été données pour en débattre. Elles existent pourtant. Ce n'est pas la première fois que de telles opérations se présentent (exemple du transfert de la N10 dans les Landes, des voies d'accès au tunnel du mont blanc...). Le secret qui entoure ces opérations tient beaucoup aux animateurs de la DIT, pour qui le dialogue est source de grandes difficultés. Ils font un peu comme l'autruche avec sa tête dans le sable ! Ne parlons pas de ce qui fâche et laissons au local le soin de se débrouiller avec tout cela.

Ce n'est pas la conception de la CFDT. Nous l'avons dit et exprimé nos exigences en termes de garanties et de cadrage des discussions locales. Notre objectif est bien d'accompagner les agents confrontés à des décisions sans appel de transferts. Apporter aux agents une transparence sur leur situation, les enjeux et objectifs avec toutes leurs conséquences, et leur

donner la capacité de choisir en toute connaissance de cause leurs évolutions professionnelles et de carrières.

### **Les situations rencontrées au sein des différents services concernés**

**DIR Méditerranée** : pour la reprise du tunnel de Toulon par ESCOTA et par l'achèvement de l'itinéraire autoroutier A50 — A57 avec mise en 2 X 3 voies et qui sera le chantier le plus long du plan de relance. **39 agents sont impactés.**

**DIR Centre-Est** : sur la partie A48 — A480, pour un élargissement de l'A4810 à Grenoble par la société AREA. **37 agents sont impactés** : 29 C exploitations et CEE au CEI de Grenoble et sur le district 8 agents : 1A, 3B, 3C administratifs, 1 C technique.

**DIR Massif-Central** : élargissement de l'A75 sur 10 km au Sud de Clermont-Ferrand par APRR. **10 agents sont impactés.**

Sur ces 3 DIR, une partie du réseau non concédé va devenir concédé et il va y avoir des conséquences sur la situation des agents.

### **Quatre options seront proposées aux agents qui peuvent être concernés par un transfert dans la société :**

- mise à disposition,
- détachement,
- proposition d'affectation à un autre poste au sein de la DIR ou de la fonction publique,
- Intégration au sein de la société concessionnaire.

Dans ce dernier cas, l'agent rejoint la société concessionnaire X (disponibilité pour convenance personnelle) ou définitif (démission) et bénéficie à ce titre, d'un contrat à durée indéterminée de droit commun, dans le cadre des dispositions conventionnelles en vigueur dans la société X. La position de détachement conduit, elle aussi, à une affectation sur la classification des emplois de la société avec les éléments de rémunération de cet emploi. Dans le cas de la mise à disposition, le traitement reste versé par l'État. La société qui bénéficie de la MAD effectue le remboursement du traitement avec ses charges. Les indemnités de service fait ressortent d'un paiement par la société en fonction des organisations du travail et des règles mises en œuvre au sein de la société.

L'administration indique sa volonté d'un suivi individuel des agents concernés par une opération du plan de relance ainsi que sa volonté d'installer, au niveau de chaque direction concernée, un dialogue social et une démarche de suivi personnalisé. Les propositions identifiées sont :

- une intégration dans la société concessionnaire : cela peut intéresser certains agents,
- une affectation sur un autre poste vacant au sein de la DIR,
- un accompagnement dans la recherche d'un poste dans un autre service de l'État, dans une collectivité territoriale : certains agents pourraient souhaiter un plan de relance, pour pouvoir aller travailler dans une Collectivité Territoriale.

Sur le plan statutaire, pour les personnels sous statut de fonctionnaire, les positions de détachement ou de mise à disposition sont possibles. Pour les OPA, ils ne peuvent pas bénéficier des mêmes dispositions. Les OPA concernés sont essentiellement sur le site de Toulon où il n'est pas certain de retrouver un poste qui corresponde à leurs compétences. Pour l'ensemble des personnels, l'intégration au sein de la SCA, sur un emploi SCA, aux mêmes conditions que celles des autres personnels, serait possible à tout moment.

L'administration insiste sur le dialogue local, le suivi personnalisé et pour les agents la liberté de choix entre la possibilité d'aller travailler dans la société concessionnaire ou de retrouver un autre poste à la DIR ou dans les services des autres fonctions publiques à proximité ou ailleurs. Elle indique la possibilité, pour ceux qui choisiraient d'aller travailler dans la société concessionnaire, d'avoir la possibilité de revenir travailler dans les services de l'État.

**La CFDT** regrette les conditions de préparation de cette réunion avec la remise d'un support sur table pour présenter les opérations mais sans visibilité sur les conditions de l'accompagnement social. En

autre :

— Nous interpellons l'administration sur la situation de la RN 42 : il nous est indiqué que la RN 42 n'est pas directement concernée. Seuls les échangeurs d'extrémités (1 échangeur A26 et 1 échangeur A16) sont concernés avec probablement la nécessité de réorganiser un ou deux circuits de viabilité. Il n'y aura donc aucun impact sur les personnels.

— Nous demandons pourquoi, dans la précédente présentation, il n'y avait que 9 agents impactés sur le CEI de Grenoble, alors que sur la nouvelle présentation il est fait état de 29 agents.

Réponse du conseiller (Monsieur Guzy) qui indique que tous les agents ne seront pas concernés par un transfert. Il va y avoir des discussions locales et il peut n'y avoir aucun agent concerné en fonction des situations locales et des capacités locales (postes vacants, souhaits des personnels). Les discussions tripartites entre la DIR, les agents et leurs représentants et la société concessionnaire détermineront le nombre et les agents concernés : entre les besoins, les envies, les possibilités, le nombre d'agents concernés par un transfert peut varier. Il sera mentionné dans des avenants non finalisés aujourd'hui.

**La CFDT** dénonce un problème de méthode. Depuis plus d'un an, il y a ce plan de relance autoroutier en projet pour doper l'économie des travaux publics. Nous savions que des personnels de nos services pouvaient être impactés par ces opérations. Le temps qui s'est écoulé depuis le mois de janvier 2014, aurait pu aussi être consacré à des discussions sur les mesures d'accompagnement des personnels en amont de la réalisation des opérations. S'il est bien nécessaire d'avoir des discussions locales, elles doivent s'inscrire dans des cadrages nationaux négociés avec les organisations syndicales représentatives. Nous exigeons un cadrage des garanties collectives à apporter aux agents avec l'objectif que les conditions de vie sociale et familiale des agents ne soient pas remises en cause : rémunérations, temps de travail, amplitude des journées, conditions de travail... L'agent a le libre choix mais dans un champ de contraintes et d'options aux conséquences certaines. Sur le papier, les mises à disposition en détachement recouvrent des réalités diverses. Le repositionnement dans la DIR, sur un poste à proximité, ce n'est pas forcément aussi évident que ça. Le passage dans une collectivité territoriale de proximité pourquoi pas, mais il faut encore trouver des postes et connaître les conditions (rémunérations, conditions de travail...).

**La CFDT** a encore un certain nombre d'interrogations par rapport à la liberté de choix de l'agent, l'absence de contrainte qui devrait être mise sur lui. La mobilité peut se concevoir, mais avec des aménagements sur le coût de cette mobilité en espèces sonnantes et trébuchantes, mais aussi en temps personnel, c'est-à-dire uniquement si on allonge les temps de parcours. Nous revendiquons des discussions sur ces sujets, pour produire des accords négociés entre les organisations syndicales et l'administration.

Nous ne voulons pas que l'administration édulcore les discussions du niveau national et nous souhaitons qu'elle négocie, avec nous, les garanties collectives précitées.

Il demeure de réelles interrogations, quel que soit le choix de l'agent (MAD, détachement, intégration, passage en collectivités) sur les questions de droits à pensions, à retraite, sur le volume des cotisations sociales. Elles ne sont pas forcément les mêmes dans le privé et le public et même à l'intérieur du public. À l'heure actuelle, les cotisations sociales employeur sont élevées dans la fonction publique d'État : qui prend en charge les différentiels ? Nous l'avons vu sur les transferts des personnels sur des missions ADS et ATESAT, ce n'est pas si simple.

Il faut développer l'information en direction des personnels sur les conséquences d'une affectation dans la société concessionnaire, soit dans une position statutaire, soit dans une intégration. Quelles correspondances entre les emplois État et ceux des sociétés concessionnaires ?

Un agent qui intégrerait (hors MAD et détachement) la société concessionnaire deviendrait un salarié du privé et par là même, à terme, un polypensionné. Il aurait, à terme, une pension de la fonction publique et une retraite du privé.

### **Quelques situations exemplaires et concrètes évoquées par nos interlocuteurs et la délégation CFDT**

A Toulon, des agents sont en forte détresse psychologique. Une cellule d'accompagnement a été mise

en œuvre. Il en sera fait de même sur les autres sites concernés par un transfert de personnels pour répondre à certaines situations délicates.

**Commentaires CFDT :** le soutien psychologique renvoie le problème sur l'agent, alors que ce n'est pas l'agent qui a un problème, c'est la manière dont il est traité et la manière dont on ne lui apporte pas des garanties qui lui éviterait d'être en difficulté et en souffrance au travail. L'administration a choisi la solution de facilité, elle ferait mieux de se poser la question du contact, des garanties qu'elle doit apporter aux agents et la manière de ne pas le mettre dans une situation où il a besoin d'un soutien psychologique qui, à notre avis, ne résoudra pas le problème sans minimiser le rôle du psychologue.

Nos demandes portent sur les garanties à apporter aux personnels en termes de liberté de choix. Comment l'administration va s'assurer des situations des personnels et de leur non-dégradation dans le temps ? Nous sommes sur des nombres relativement limités de personnel, contrairement à la décentralisation. Il doit être possible de renforcer le suivi des agents et de veiller à ne pas mettre les personnels en détresse et en souffrance. Les rassurer, passe par des éléments d'informations précis sur les choix proposés et des conséquences sur leurs situations. C'est maintenant urgent d'y travailler et de porter à la connaissance des personnels ces éléments.

De la même façon, nous demandons des précisions sur le nombre d'agents potentiellement transférables. Indépendamment des plans de relance, il y a des suppressions de personnels dans les DIR. Par exemple, pour la DIR MC, cela représente en 2015 : 1 A, 4 OPA et 10C exploitations. En application de la méthode MMAM (Modernisation des Méthodes d'Allocation des Moyens), la suppression des 10 C exploitations s'est concentrée principalement sur le CEI Issoire/Clermont-Ferrand. Ces suppressions de postes vont-elles se cumuler dans ce CEI ?

Que compte faire l'administration des tronçons A711, A712 et RN 89 hors du plan de relance ? L'impact ne sera certainement pas le même sur les personnels, si ces tronçons restent propriétés de l'État où s'ils sont transférés à une collectivité territoriale.

Dans sa réponse, l'administration indique que pour la situation particulière de Clermont-Ferrand, il y a effectivement 10km de l'A75, puis au nord de l'A75, il y a un certains nombres de petits embranchements. Localement, il faut continuer à exploiter ces petites portions de réseaux. Le précédent directeur de la DIR MC avait déjà consacré un projet de service sur le CEI d'Issoire qui est en cours de réalisation. La double peine ne va pas être appliquée au CEI d'Issoire, car cela consisterait à dire qu'il y a un rabot budgétaire et ensuite, qu'il y a une suppression des ETP liée au plan de relance. Il précise qu'on ne supprime pas non plus comme ça les ETP des DIR qui sont concernées, par un adossement et qu'il faut conserver les ETP pour que les agents qui le désirent puissent revenir, notamment ceux qui sont mis à disposition.

**La CFDT :** Mais alors, il ne reste plus personne à transférer ?

**Mr Le Dall :** c'est à voir avec le directeur. Une fois de plus, nous n'avons pas fini la rédaction des annexes pour les avenants des sociétés concessionnaires. Et notamment sur ce point particulier qui est de fixer comme obligation pour la société concessionnaire d'accueillir X agents. On a comme objectif d'imposer un quota minimum à chaque société concessionnaire qui aura l'obligation de prendre, en détachement ou en mise à disposition, des agents dans des conditions qui soient comparables à celles que l'agent aurait s'il était resté dans la fonction publique. Il ne faut pas de dégradation des conditions de travail de l'agent quand il va choisir d'aller travailler dans la société concessionnaire. Il faut qu'il y ait un dialogue local pour que les directeurs locaux nous disent combien d'agents sont intéressés pour aller travailler à la société concessionnaire. À ce moment-là, on réserve un certain nombre de places qui sont utilisées ou qui ne sont pas utilisées par les agents en fonction des informations très précises que l'on demandera de fournir aux sociétés concessionnaires.

**La CFDT :** Et les tronçons A711, A712 et RN89 ? Vont-ils être transférés à des collectivités territoriales ? Vont-ils rester propriété de l'État ?

**Réponse :** pour qu'ils soient transférés aux collectivités territoriales, il faudrait que les collectivités territoriales les acceptent. Si elles ne les veulent pas, ils resteront la propriété de l'État.

**La CFDT :** Nous rappelons que la dernière fois qu'il y a eu des discussions sur les effectifs, avec une présentation du schéma des emplois et des recrutements, dans ce ministère, c'était en 2013. Le

DGITM d'alors disait qu'on était dans une situation extrêmement difficile en effectif de personnels d'exploitation pour organiser les travaux dans les DIR (entretien, exploitation, viabilité...) et qu'il avait fait le choix de préserver ces effectifs, au détriment d'autres missions. Manifestement, nous serions sortis de cette situation de sanctuarisation des effectifs exploitations, avec des risques élevés de nouvelles difficultés d'organisation du travail et de fatigue des personnels eux-mêmes. Moins de personnels, ce sont des retours d'astreinte plus souvent, des heures supplémentaires (HS) plus nombreuses. Certes, pour des agents très mal payés, ça met du beurre dans les épinards, mais ça se fait surtout au détriment de leur santé. Nous sommes inquiets quand nous entendons le nombre de suppressions annoncées, qui vont avoir comme conséquences des dégradations des conditions de travail et de vie des personnels.

**La conclusion du conseiller du Ministre (M. Frédéric Guzy)** : je pense qu'il faut avancer pas à pas et que les échanges que nous avons eus aujourd'hui étaient très intéressants, puisque vous nous avez apporté des sujets qu'il faut qu'on creuse. On voit bien que ce type d'échanges n'est pas inutile. On va continuer dans ce sens-là. On s'est rencontré aujourd'hui, on va rencontrer l'ensemble des organisations syndicales en bilatérale, même si on va essayer d'aller vite, après assez rapidement on aura des échanges car c'est nécessaire. Les DIR vont avoir des échanges localement comme on l'a fait ici. Pour démarrer on commence par dire on voit les organisations syndicales en bilatérale au niveau du Cabinet, ensuite il y aura des échanges en local et après je peux vous proposer qu'on se revoit pour faire un petit bilan avant que tout cela se mette en œuvre. On voit bien l'intérêt de ce genre d'échanges. L'enjeu c'est d'avoir un maximum d'échanges pour clarifier et cadrer le maximum la façon dont tout cela va se passer. Personne n'est fermé, vous l'avez bien compris !

**Commentaires CFDT : pas d'engagements réels d'ouverture de négociations sur un cadre de garanties et une méthode qui allierait négociations nationales et locales.**

**Pour une information de qualité, pour assurer la transparence, pour assurer un haut niveau d'accompagnement, pour disposer de cadres ambitieux de garanties collectives, il est urgent de négocier avec les organisations syndicales représentatives.**

**La CFDT est prête à cela, pour assurer, aux agents concernés, non pas l'absence de dégradation mais plutôt l'amélioration de leurs situations individuelles et personnelles, en termes de conditions de vie sociale et familiale. Pour cela, il faut être deux et l'administration n'y est manifestement pas prête ! Elle compte sur les directeurs des DIR pour gérer tout cela au mieux, sans trop se mouiller sur des engagements qu'ils ne pourraient pas tenir !**