

Assises nationales de la mobilité : Contribution du syndicat national des ingénieurs des travaux publics de l'Etat et des collectivités territoriales – Force Ouvrière

Préambule

Le corps des ITPE est le principal corps d'encadrement des MTES/MCT. Ils sont donc connaisseurs des réalités des forces et des faiblesses du système de transport et jouent, comme il l'ont fait par le passé, un rôle important dans l'élaboration, la mise en oeuvre et l'évaluation des politiques publiques de mobilité.

Les objectifs de cette contribution aux Assises nationales de la mobilité :

- Défendre notre conception de l'intérêt général dans les politiques de mobilité ;
- Défendre l'efficacité du système de transport ;
- Défendre les personnels des MTES et MCT.

1. L'avenir des DIR (et de la maîtrise d'ouvrage en DREAL)

En premier **constat**, nous pouvons évoquer les nombreuses difficultés qui pèsent sur les services d'entretien et de modernisation du réseau routier national non concédé. En effet, le manque, ou tout du moins la variabilité, des moyens financiers alloués à l'entretien routier ne peuvent pas permettre à ces services d'agir de manière organisée pour maintenir le réseau. Il en va de même des capacités propres d'ingénierie, victime des baisses d'effectifs aveugles. Ainsi, la qualité et l'efficacité du service rendu à l'utilisateur, reconnu par la cour des comptes, ne tiennent qu'à la qualité des équipes, à leur investissement, et aux efforts qu'elles ont consentis dans les nombreuses réorganisations. Ces services constituent par ailleurs encore un des principaux foyers de création des compétences de nos ministères et d'une réelle qualité de collaboration avec les acteurs des territoires, qui profite à l'ensemble des filières métiers de nos ministères.

A ce jour, plusieurs forces centrifuges menacent ces services.

La déconcentration : réseaux routiers d'intérêt régional identifiés dans les SRADDET, éco-taxes régionales qui ressurgissent, souhait d'une gouvernance unifiée de la mobilité aux abords des métropoles... On distingue clairement les signaux avant-coureurs d'un transfert de la compétence de gestionnaire du réseau routier national non concédé aux collectivités. On comprend en effet l'attrait politique qu'il existe pour elles à exercer cette compétence (ne fût-elle que partiellement compensée financièrement par l'Etat) tant elle est cruciale pour la vie quotidienne des citoyens et qu'elle peut revêtir un enjeu déterminant dans le jeu politique local. L'expérience du transfert des routes départementales a pu constituer un bel exemple de ces travers. Sur ce plan, on ne pourrait que regretter que l'Etat abandonne son rôle actuel, pour un schéma qui ne répondrait à aucune des problématiques existantes des services (optimisation de la production, crédits d'entretien, compétences...) et introduirait un traitement hétérogène du réseau routier national.

La création d'un établissement public : cette "agencification", sera inévitablement une source de désoptimisation. Au delà des contraintes liées à la création d'un siège, à la fixation de la rémunération de ses dirigeants, l'agencification va créer des situations de divergence d'intérêt entre l'Etat et l'Etablissement, voire une situation de méfiance mutuelle, au détriment des deux parties.

Si on explore un peu plus avant, deux solutions sont envisageables, selon le statut de l'établissement.

Un établissement public administratif (EPA), comme VNF par exemple, serait sujet aux mêmes contingences qu'un service de l'Etat (effectifs en baisse, crédits faibles, tous les personnels sont fonctionnaires), tout en comprenant les difficultés mentionnées plus haut.

Par ailleurs, la création d'un établissement public à caractère industriel et commercial (EPIC), comme l'est la SNCF, dont les revenus proviennent en partie de recettes propres, serait finalement une solution tout aussi mitigée, même si la pérennisation des crédits alloués à l'entretien est un facteur indispensable de réussite de la mutation de la gestion du RRNNC. Ces revenus proviendraient à priori d'une taxe dédiée, sur les poids-lourds ou la totalité de la circulation automobile. Ainsi, ce prélèvement, s'il est suffisamment dimensionné, serait à même d'assurer la pérennité de l'entretien routier dans le temps.

Ceci ne serait toutefois pas sans poser des questions si le lien entre l'Etat et l'établissement venaient à se distendre, notamment relatives au rôle qui serait ainsi dévolu à l'Etat, une fois réduit à une simple autorité de tutelle, dont on connaît les limites.

Le SNITPECT juge ainsi nécessaire que les passerelles entre l'Etat et le futur gestionnaire du RRN NC, s'il ne devait plus être un service du ministère, soient existantes et fortes. Il est en particulier nécessaire que les postes y soient accessibles en position normale d'activité, ce qui garanti un départ et un retour fluide, l'accès facile à la liste de postes disponibles et la possibilité d'y être affecté en sortie d'école.

Quelque soit le choix final, il est nécessaire de **préserver les capacités propres des services routiers**, afin d'en assurer l'efficacité. En effet, le maintien d'une masse critique, en nombre d'agents, en particulier à l'ingénierie, mais également en compétences (Ouvrages d'arts, chaussées, géotechnique, hydraulique...) est absolument nécessaire pour préserver la capacité à faire et faire faire correctement. En qualité de bon gestionnaire, le recours à l'ingénierie privée est nécessaire mais doit être équilibrée au regard de cet impératif.

Le CEREMA participe aussi largement à la qualité de l'action de l'Etat dans l'entretien et la modernisation routière.

2. Sur le CEREMA

Pour ce qui est du secteur routier, les services de l'Etat, et en particulier le Réseau Scientifique et Technique (RST), ont largement contribué à la structuration de la filière des Travaux Publics et à sa montée en compétence, notamment dans l'innovation et la normalisation.

Le champ d'intervention du RST, s'étend aujourd'hui sur tous les champs d'intervention de nos ministères, son expertise constituant une véritable atout pour la pertinence de l'action du reste des services.

La création du CEREMA avait comme objectif, entre autres, le rapprochement avec les collectivités territoriales. Aujourd'hui, force est de constater que la part du chiffre d'affaires de l'établissement provenant de ces collectivités reste limité et que les réductions d'effectifs drastiques qu'a subi l'établissement, obèrent sa capacité à se lancer vers de nouveaux interlocuteurs, alors que les commandes de l'Etat doivent encore trouver réponse.

Ainsi, les collectivités territoriales ne peuvent que difficilement faire appel aux services du CEREMA pour les accompagner dans l'élaboration de leur politique de mobilité. Ceci est particulièrement problématique pour les collectivités rurales ou périphériques.

Il serait donc urgent que le CEREMA devienne une réelle force de conseil aux territoires, en devenant le "bras armé" de la nouvelle Agence Nationale de Cohésion des Territoires (ANCT), voulue par le président de la République. Ceci donnerait un nouvel élan à l'établissement, profitable à tous les territoires, y compris les plus isolés. Un rôle peut notamment être joué dans la capitalisation sur les expérimentations à venir dans les nouvelles mobilités (cf infra).

Cet appui aux collectivités pourrait passer par l'intermédiaire du réseau des DDT, services connaisseurs des territoires et aptes à aider à formuler des commandes au CEREMA.

3. Les DDT

Les nouvelles politiques de mobilité, reposant sur les synergies disponibles sur les territoires, au plus près des usages réels des citoyens, nécessite plus que jamais la mise en oeuvre de solutions "plastiques", adaptées au plus juste et ainsi une connaissance fine du territoire.

Dans les politiques d'équipement en bornes électriques, de rechargement hydrogène, ou de covoiturage, d'auto-partage, de navettes autonomes ou encore de mise en place de péages urbains, on voit bien que la pertinence passe par cette connaissance fine du territoire, accompagnée de compétences techniques.

A ce titre, les DDT, et en particulier les ITPE en DDT, ont clairement un rôle à jouer dans l'accompagnement de la mise en oeuvre d'expérimentations en ce sens. Les risques à lancer de telles expériences sont amoindris avec cet accompagnement par l'échelon national, à même de produire une capitalisation des retours à une large échelle (cf CEREMA).

4. Sur les carrières des corps de la filière technique du ministère dans le domaine des transports

Les parcours dans les filières "infrastructure", en particulier routière, avaient été largement dévalorisées après le Grenelle de l'Environnement. Les mutations en cours viennent leur donner un nouveau souffle.

Plus que jamais, la maîtrise de la technicité sera la clé de la pertinence de l'action des services de l'Etat en faveur d'une mobilité solidaire, propre et soutenable.

Afin d'entretenir cette technicité, il est nécessaire que les ingénieurs, les techniciens de nos ministères puissent dérouler leurs carrières dans des positionnements divers et exercent dans des postes attractifs au sein de l'Etat.

Ceci forme la force d'innovation de nos ministères, son seul moyen de ne pas intervenir qu'en réaction mais également en proposition par rapport aux initiatives locales, d'où pourront émerger les solutions du futur.

Ainsi, il existe un besoin renouvelé d'écoles du ministère pour alimenter les services de l'Etat, ses opérateurs et plus globalement l'ensemble des acteurs intervenant dans le portage de ces politiques publiques.