



Déclaration liminaire au CSA Ministériel du 16 avril 2026

Monsieur le Président, Monsieur le Secrétaire Général,

DREAL AuRA

Monsieur le secrétaire général, vous savez ce qu'il se passe à la DREAL Auvergne-Rhône-Alpes. Les faits consignés dans le courrier que le secrétaire général du SNPTAS-CGT vous a adressé le 7 avril constituent le procès-verbal d'une défaillance institutionnelle assumée. Six mois d'alertes formelles, d'octobre 2025 à mars 2026 en FSSSCT, en CSA, en audience directe, et pour toute réponse : le déni, la psychologisation, puis l'annonce le 31 mars, le matin même d'une FSSSCT d'urgence, de la fusion des deux pôles les plus en souffrance du service. Tout professionnel formé à la prévention des risques psychosociaux sait ce que produit une annonce de réorganisation dans un collectif au bord de la rupture. Ce n'est pas une erreur d'appréciation. C'est une mise en danger.

Car il faut le rappeler puisque personne ne semble vouloir en tirer les conséquences : la DREAL ARA a connu trois décès d'agents entre juillet et octobre 2025. Trois. Dont le suicide d'une agente en télétravail, durant son temps de service et dont l'imputabilité au service n'est toujours pas reconnue alors qu'elle est présumée par les textes. Quand nos camarades expriment la crainte d'un passage à l'acte, ils parlent dans un service où la mort au travail est un fait récent. Un fait récent et non traité.

Nous posons quatre questions précises et nous attendons quatre réponses :

- 1. Quelles mesures ont été prises depuis le signalement de danger grave et imminent du 17 mars ?**
- 2. L'expertise certifiée exigée le 31 mars a-t-elle été lancée ?**
- 3. La cellule d'écoute est-elle opérationnelle ?**
- 4. Et où en est la reconnaissance d'imputabilité du suicide de juillet 2025 ?**

VOIES NAVIGABLES DE FRANCE

J'en viens maintenant à Voies Navigables de France, et nous y resterons un moment, parce que ce qui se passe à VNF illustre, mieux que n'importe quel rapport, la mécanique du démantèlement en cours.

La déclaration liminaire de nos camarades de la DTNE au CSAL du 10 avril pose les termes avec une clarté qui ne laisse aucune marge d'interprétation. La téléconduite sur la Moselle et la Meuse grand gabarit va diviser par deux les effectifs d'exploitation : de 101 agents — éclusiers, responsables d'ouvrages, chefs de PC — à 48 d'ici 2031. Première phase effective dès cette année sur Apach, Thionville, Ars-sur-Moselle. Et

pourtant : aucune organisation de maintenance aboutie, aucune alternative réelle à l'intégration au PCC, des plannings de travail alternant matin, midi et nuit sur une même semaine, avec un cycle de nuit en situation de travailleur isolé, sans mesure d'accompagnement. Quant au point d'appui de Kœnigsmacker, nos camarades dénoncent un aménagement qui prévoit explicitement un recrutement exclusivement masculin — et, en cas de recrutement d'une femme, l'installation d'un modulaire à l'extérieur. Nous qualifions cela d'une discrimination au recrutement, et nous vous demandons Monsieur le secrétaire général de nous dire si vous la cautionnez.

Ce n'est pas tout. La CGT à la DTNE reprend sa place dans les instances après avoir subi — le mot est pesé — des entraves manifestes à l'exercice syndical : annulation d'une HMI autorisée, refus de la présence d'expert en instance, refus du droit d'un agent à être accompagné, alerte RPS ignorée. C'est exactement le dossier que nous portons devant le Tribunal administratif de Nancy. L'affaire suit son cours. Nous ne lâcherons pas.

Monsieur le secrétaire général, l'État et le ministère de tutelle de VNF cautionnent-ils la trajectoire de suppression de la moitié des effectifs d'exploitation du grand gabarit Nord-Est, les conditions de travail imposées aux agents, et les pratiques discriminatoires documentées à Kœnigsmacker ?

ÉTAT DE NOS INFRASTRUCTURES — ET DE LEUR FINANCEMENT

La question VNF conduit naturellement à celle de l'état de nos infrastructures — et de leur financement. Le Sénat l'a dit, la conférence Ambition France Transports l'a confirmé : il manque trois milliards d'euros par an pour remettre à niveau les réseaux routiers, ferroviaires et fluviaux. L'AFIT France a vu ses crédits s'effondrer en 2025 — année qualifiée d'« année blanche » par le Sénat lui-même —, et le budget 2026, à 3,75 milliards, reste inférieur de 600 millions à celui de 2024. Pendant ce temps, 90 % des écluses et 75 % des barrages gérés par VNF sont dans un état moyennement ou fortement dégradé. Les voies fluviales touristiques sont laissées à l'abandon : en ce début de saison, près de deux tiers des canaux de Bourgogne sont inutilisables ou maintenus à des niveaux d'eau rendant la navigation impossible — un fait inédit depuis des décennies. Le rapport sénatorial du 24 novembre 2025 est sans appel : il faut 200 millions d'euros supplémentaires par an pour remettre en état le réseau fluvial. Seules 50 % des chaussées du réseau national non concédé sont en bon état. Un tiers des ponts de l'État présente des défauts structurels. La dette grise accumulée sur le seul réseau routier national est évaluée à 2,4 milliards d'euros. Et l'on bâtit dans le même temps un canal Seine-Nord Europe à 7,3 milliards tout en supprimant les agents qui seront chargés de l'exploiter.

La loi-cadre Transports annoncée par le ministre Tabarot, actuellement à l'examen du Sénat, ne reprend pas les demandes de financement formulées par Ambition France Transports ni les rapports qui, depuis 2018, documentent la dégradation et exigent davantage d'argent public. Le ministre promet de flécher les recettes des concessions autoroutières vers les transports à l'issue des concessions — mais les premières n'arrivent pas à échéance avant 2032, et aucun débat démocratique n'a eu lieu sur l'avenir même de ces concessions. Nous le disons sans détour : entre les promesses du ministre et la réalité du PLF, il y a un gouffre — et nos agents sont au fond.

Monsieur le secrétaire général, pouvez-vous nous indiquer quelle trajectoire d'investissement le ministère défend pour la régénération des infrastructures fluviales et routières, et comment il entend garantir que VNF disposera des effectifs nécessaires à l'exploitation du canal Seine-Nord Europe à son ouverture ?

SITUATION DES DIR

Les DIR arrivent à bout. Accidentalité en forte hausse, amiante non traitée, décrets non appliqués, effectifs et moyens matériels insuffisants — ce sont vos propres données du RSU 2024 qui le disent. Les

engagements du ministre Tabarot lors de la formation spécialisée exceptionnelle du 11 décembre 2025 ne se traduisent pas dans le COSUI PPMR. Nous le redisons : c'est à partir des analyses d'accidents que nous avancerons, pas de pseudo-décisions. Et parce que onze DIR sans cadrage ministériel, c'est onze DIR qui font chacune ce qu'elles veulent, nous revendiquons un CSA de réseau — sur le modèle du ministère de la Culture — pour les DIR, le Maritime, les agences de l'eau et les parcs nationaux.

Sur la bonification du service actif : la loi de financement de la sécurité sociale 2026 recule encore l'âge de départ des agents en catégorie active dont la pénibilité et la dangerosité sont reconnues statutairement. Nous ne l'acceptons pas. Nous revendiquons 25 % de bonification du service actif pour ces agents. Et nous attendons l'instruction à destination des chefs de service pour l'application du droit à prolongation — instruction que vous nous avez annoncée lors de l'audience du 2 avril.

Monsieur le secrétaire général, quand les engagements du 11 décembre se traduiront-ils dans les faits, et dans quel délai l'instruction sur la prolongation en catégorie active sera-t-elle diffusée ?

LES PARCS NATIONAUX

Les parcs nationaux. Le rapport IGEDD de février 2025 confirme ce que nos camarades sur le terrain décrivent depuis des années : des missions croissantes de protection de la biodiversité, de gestion des flux touristiques, de police de l'environnement, et des effectifs qui fondent. On ne protège pas la biodiversité par décret si l'on ne met personne dans les montagnes et dans les calanques pour faire respecter le décret.

Quelle suite le ministère a-t-il donnée aux préconisations du rapport IGEDD, et quelle est la trajectoire d'emplois prévue pour les parcs nationaux sur 2026-2028 ?

DOSSIER OPA

Enfin, le dossier des ouvriers des parcs et ateliers, que le SNOA-CGT porte avec constance. L'article 207 de la loi de finances pour 2026 a ouvert le droit à la régularisation du calcul de pension pour les ex-OPA ayant liquidé entre le 1er janvier 2019 et le 25 juillet 2025 — agents qui n'ont pas bénéficié du mécanisme de montant garanti. La mesure existe dans la loi. Elle attend son arrêté d'application. Nous demandons que cet arrêté soit pris sans délai, que les anciens OPA concernés — et les ayants droit des agents décédés — soient identifiés, et que le calcul du montant garanti soit effectué comme la loi le prescrit. Plus largement, le chantier statutaire engagé en 2025 doit se poursuivre — et les propositions du SNOA-CGT sur le volet salarial et le régime indemnitaire des OPA méritent mieux que le silence.

Monsieur le secrétaire général, dans quel délai l'arrêté d'application de l'article 207 sera-t-il publié, et le ministère entend-il donner suite aux propositions du SNOA-CGT sur la revalorisation salariale et indemnitaire des OPA ?

Nous terminons par une observation que vous aurez peut-être perçue dans notre intervention. Dans chaque dossier — DREAL, VNF, infrastructures, DIR, parcs nationaux, OPA — nous retrouvons le même schéma : l'État fixe des objectifs ambitieux tout en réduisant méthodiquement les moyens humains qui seuls permettraient de les atteindre. C'est l'injonction contradictoire érigée en mode de gouvernement. Et nos agents en sont — dans leur chair, dans leur santé, parfois dans leur vie — les premières victimes. Et ceci n'est pas une question.

Je vous remercie de votre attention.

Pour la FNEE-CGT