



FEDERATION NATIONALE DE L'EQUIPEMENT ET DE L'ENVIRONNEMENT

263 rue de Paris – case 543 – 93515 Montreuil Cedex
tél. : 01 48 18 82 81 – Fax : 01 48 51 62 50 –
E mail : fd.equipement@cgt.fr - Site : www.equipement.cgt.fr

Compte rendu du CTPM du 17 novembre 2009

1 – Déclaration générale et ordre du jour :

La CGT (au nom de FO et CFDT) demande en préalable le retrait des trois points 10 à 12 sur les textes sur l'ARTT. Nous demandons également que le point sur la politique de la mer du MEEDDM soit avancé. Le secrétaire général (président du CTPM) accepte ces demandes en précisant que les textes ARTT seront traités à un CTPM de mi-décembre. Il annonce également le retrait du projet de décret sur les DIRM, toujours en attente d'arbitrage et son report à un CTPM début décembre.

Intervention liminaire de la CGT (joint ci-après) qui porte sur le service public des affaires maritimes et du littoral, les DDI, la prime de 250 euros...

Le secrétaire général répond en substance à ces interventions. La brique de base du MEEDDM est bien la DREAL et à leurs cotés les 4 futures DIRM. Vis-à-vis des DDI, la notion d'inter-ministérielle fait débat vis-à-vis des liens nécessaires avec les DREAL et le ministère. Le projet de charte de gestion doit être examiné avec le projet de décret DDI : ce décret sera en tout état de cause à l'ordre du jour du conseil des ministres du 2 décembre prochain. La réforme du décret de 2004 sur les pouvoirs respectifs des préfets de département et de région doit également suivre : « nous souhaitons que les préfets de région soit bien les patrons ».

Sur le positionnement de la sécurité routière la position du ministre Jean Louis Borloo est la suivante : pas d'objection à ce que la partie interministérielle de la DSCR soit rattachée au ministère de l'Intérieur ; en revanche opposition au rattachement au ministère de l'intérieur de la DSCR ou de la gestion des inspecteurs du permis de conduire. La position est bien de lier ingénierie routière/recherche/éducation et sécurité routière. Il est vrai que sur le rattachement il y a débat à Matignon...

Sur les fusions de corps, le rapprochement ITPE et IAE (ingénieur agriculture et environnement) doit être poursuivi, comme il y a eu fusion des IPC et IGRF en IPEF. Sur la RGPP « 2^{ème} vague » le discours du Premier ministre du 16 novembre aux cadres dirigeants de l'Etat annonce la poursuite du non remplacement d'un sur deux départs à la retraite, même si le ministre d'Etat a demandé de faire attention aux conséquences de cette mécanique. La position du MEEDDM sur le rapport de l'inspection de s Finances préconisant la fermeture de certaines voies navigables est défavorable en raison des enjeux sur les ressources en eau.

Sur la prime de 250 euros, elle doit concerner tous les agents dans des services « en restructuration ». Le SG comprend que cela nous conduise à demander 250 euros pour tous les agents mais il tient à la logique de compensation des restructurations, quitte à compléter la liste des services au « fil de l'eau ».

2 - Politique de la mer :

Plusieurs présentations sont faites (sans documents transmis).

La CGDD (Mme Pappalardo) présente les enjeux et conclusions du **Grenelle de la mer** : tables rondes finales des 9 et 15 juillet se traduisant par 137 engagements résumés dans un Livre bleu. 18 chantiers sont prévus pour la mise en œuvre avec mise en place progressive de comités de pilotages (COMOP), de groupes de travail et des demandes d'avis à différents organismes pour préciser les actions. L'instance de suivi du Grenelle de la mer en cours de constitution sera animé par M. Buchet sous l'appellation « Conseil national Archipel France ».

L'amiral Paulmier (SG mer) rappelle le rôle du SG mer, structure légère interministérielle auprès du Premier ministre, mis à disposition depuis cet été du MEEDDM ministre de la mer. Outre la mise en œuvre du Grenelle de la mer, les aspects maritimes des Relations extérieures et de la Défense sont assurés par le SG mer. Après le discours du Président de la République du Havre le 16 juillet 2009, notre pays doit se doter **d'une stratégie maritime**. A partir d'un projet (diffusé vendredi 13 novembre aux partenaires du Grenelle de la mer également intitulé Livre bleu avec observations à retourner avant le 25 novembre), un comité interministériel de la mer aura lieu dans la première quinzaine de décembre pour adopter cette stratégie et annoncer des premières mesures d'application début 2010. Le projet de budget 2010 n'intègre pas le financement de mesures au titre du Grenelle de la mer.

La DGEC, qui pilotera ce COMOP présente les enjeux des **énergies marines** (éolien en mer, marée, échanges thermiques) avec un enjeu industriel à fort potentiel. Un fond démonstrateur auprès de l'ADEME doit valider les technologies permettant à la France de combler son retard (Royaume unis à de l'avance).

Le DGPR (L. Michel) présente les trois chantiers découlant du Grenelle de la mer. **Risques naturels** (COMOP aménagement du littoral piloté par la DGALN). Macro-déchets : afin d'intégrer dans les plans départementaux déchets et les SAGE (schémas d'aménagement et de gestion des eaux) et d'assurer la collecte en mer. **Démantèlement des navires** avec une mission confiée à un parlementaire, les enjeux de la filière industrielle à constituer en lien avec les filières de réparation/construction navale et l'action internationale réglementaire avec la ratification de la convention OMI de Hong-Kong.

Le DGALN (JM Michel) présente les enjeux de **l'aménagement du littoral** (COMOP correspondant) et l'objectif d'accélérer la protection du tiers du littoral «en espace sauvage ». **La protection du milieu marin** avec les missions confiées aux agences de l'eau, MNHN, IFREMER, et AAMP (Agence des aires marines protégées). **La stratégie des aires marines protégées**, avec l'importance d'une politique communautaire de la pêche, doit être précisée. En lien avec la désignation de la trame verte, une **trame bleue «eaux douces et marines»** doit être élaborée. Il y a un besoin d'améliorer les connaissances et d'animer ce travail, quelques ETP supplémentaires sont prévus sur ces sujets dans les DREAL en 2010. Autre chantier celui patrimoniale de la restauration des phares (Etat, Conservatoire du littoral, collectivités territoriales Qui va payer et gérer ?). Deux enjeux particuliers, le projet

minier en eaux profondes de Wallis et Futuna et la consolidation de l'Initiative pour les Récifs Coralliens.

Le DAM (D Cazé) a présenté les orientations de la réforme de l'enseignement maritime : école nationale supérieure de la marine marchande au Havre avec 4 sites, le réseau des lycées professionnels maritimes, l'attractivité de la formation et la révision des diplômes, enfin la visibilité à l'international du système d'enseignement maritime.

La CGDD a indiqué que ses services devraient assurer le secrétariat du comité « Archipel France » et le suivi général de mise en œuvre du Grenelle de la mer. S'agissant des enjeux de recherche qui sont élevés, impact du changement climatique, mise en place de la trame bleue et énergie marine, elle a évoqué le groupe d'intérêt public (GIP) « Mercator Oceans » associant Météo France, CNES, IFREMER et le nouveau concept de navire d'observation « Sea Orbiter ». Le service observations et études du CGDD (SOES) doit assurer la synthèse des connaissances et données avec mise en place d'un observatoire du littoral.

En réponse aux interventions de la CGT (ci-après), le SG a reconnu que le budget 2010 ne comportait pas de financement du Grenelle de la mer. Chaque DG doit proposer des « amorçage » de mise en œuvre par des redéploiements. Le ministre d'Etat a fait des demandes dans le cadre des arbitrages à venir sur le grand emprunt. Pour les emplois il n'y aura pas de créations au titre du Grenelle de la mer mais nécessité de trouver des redéploiements dans le dialogue de gestion 2010 et 2011. **Le SG a répondu par la négative ou par le silence à nos demandes d'effectifs et de moyen urgents** pour assurer la poursuite de missions essentielles des affaires maritimes....

La CGT a soumis au CTPM le vœu ci-dessous pour éviter la marche forcée de réorganisation sans moyens qui déstabilise un peu plus les services et les personnels.

Vœu présenté par la CGT :

Le C.T.P.M estime que le respect de l'engagement n° 88 du Grenelle de la Mer impose de suspendre la réforme sur la réorganisation de l'administration de la mer et du littoral envisagée par la circulaire du premier ministre du 15 juin 2009.

Pour mémoire l'engagement 88 prévoit :

« Engager une expertise sans préalable, impliquant les salariés des services maritimes afin d'évaluer l'organisation des services maritimes et leurs capacités en effectifs et moyens matériels pour garantir la mise en œuvre des prérogatives, orientations et missions découlant du Grenelle de la Mer ».

Résultat du vote : le vœu a été rejeté : Pour : CGT-CFDT-UNSA ; Contre : Administration ; FO ne prend pas part au vote.

3 – Directions départementales interministérielles (DDI)

Le projet de décret a été présenté par la mission interministérielle de réforme de l'administration territoriale de l'Etat (MIRATE). Le décret s'applique hors Ile-de-France et Outre-mer.

Le SG a convenu que dans plusieurs départements il n'y a pas eu dialogue sociale de la part des préfets sur les schémas de réorganisation. La CGT est intervenue pour souligner les dangers de cette réforme et les situations imposées aux agents (pas d'affichage des postes, démarchage lors des affectations, menaces, mobilités contraintes...voir déclaration ci-après). Nous avons soumis plusieurs amendements. Sur les missions DDT (article 3) : développement durable (adopté), éducation et sécurité routière, déplacement et transport (adopté), assistance technique aux collectivités territoriales, instruction des actes d'urbanisme. Sur les agents transférés aux DDI (article 10) : ajout des contractuels de droits privé et les non-titulaires (adopté), bénéfice des contrats et règlements actuels, maintien de la gestion ministérielle des agents. Sur les organismes paritaires (article 11) : ajout de l'action sociale, ajout des CAP locales pour les corps d'exploitation.

Vote d'ensemble sur le projet de décret DDI. Contre : CGT-FO-CFDT-UNSA ; Pour : Administration.

4 – Décret et arrêtés sur les emplois de directions et le classement des ces emplois en DREAL

Ces deux textes concernent la nomination et le classement de rémunération des directeurs et directeurs adjoints de DREAL.

Vote sur le décret. Pour : Administration et UNSA ; Contre : CGT ; CFDT : abstention ; FO NPPV.

Vote arrêté : Pour Administration et UNSA ; Abstention CGT-CFDT ; FO NPPV.

5 – Décret portant déconcentration en matière de gestion des personnels pour des corps de catégorie C (adjoint administratif, dessinateur), B (contrôleur TPE)

Ce décret prévoit délégation au niveau régional pour un certain nombre d'actes de gestion. En outre la délégation pour les agents affectés dans les services départementaux peut être confiée soit aux préfets de départements (et par délégation aux DDI), soit aux préfets de régions (et par délégation au DREAL) selon des précisions à décliner par arrêtés et corps par corps. Précisions non connues ou non explicitées à ce jour.... Il y a trop de flou et de danger !

La CGT a rappelé sa position favorable pour les personnels d'exploitation a des CAP départementales sauf dans quelques cas (avec des effectifs insuffisants) avec CAP nationale, comme dans les services voies navigables. Pour les contrôleurs des TPE, maintien en l'état de CAP départementales avec CAP nationales tenant compte des trois domaines.

Pour les adjoints administratifs favorable à la création d'une CAP pour les agents d'administration centrale et de CAP en DREAL, comme pour les dessinateurs.

L'administration affirme qu'il n'est pas question « pour l'instant » de toucher aux CAP nationales, ni bien sûr aux CAP DIR ou SN. Il s'agit de faire « remonter » les CAP départementales vers le niveau régional pour certains corps. En tout état de cause, les OPA relèveraient toujours de CCP départementales. Il faudra dans les semaines qui viennent préciser les choses avec les syndicats.

Vote sur le projet de décret. Contre : CGT-FO-CFDT ; Pour : Administration – UNSA

6 – Modification du décret sur les attachés de l'équipement

Ce texte vise à augmenter d'un quart à un tiers les possibilités de passage au tableau de promotion. Sur un total de 2620 attachés et attachés principaux, il y a aujourd'hui 1933 attachés dont 660 de plus de 50 ans. Cette augmentation des possibilités de promotion au grade d'attaché principal correspond à ce qui est en vigueur au ministère de l'intérieur ou au MAP. Elle répond aussi à la démographie du corps.

Vote : Pour : Administration – FO-CFDT-UNSA ; Abstention : CGT

7 – Décret relatif à l'ANAH

Ce texte modifie les règles d'organisation de l'ANAH en application de la loi BOUTIN du 25 mars 2009 sur le logement.

La CGT a déploré la sous-représentation des locataires, des salariés, au conseil d'administration, ainsi que la multiplication des commissions de ce conseil. S'agissant des personnels, il est important d'ajouter l'ANAH à la liste des établissements restructurés en référence à notre débat sur la prime de 250 euros. Les effectifs prévus dans les DREAL suite à la suppression des délégations régionales de l'ANAH doivent être supérieurs au 22 prévus en 2010. A l'instruction classique des dossiers de demandes s'ajoutent en effet les enjeux des aides à l'isolation climatique et à l'accélération de la résorption de l'habitat indigne.

Vote sur le décret. Pour : Administration ; Contre : CGT-FO-CFDT-UNSA

Ci-après l'ensemble des interventions CGT :

Déclaration liminaire de la CGT

Nicolas BAILLE – Secrétaire général adjoint FNEE-CGT

Monsieur le Président,
Mesdames, Messieurs, les membres du CTPM,
Chers collègues et camarades,

Politique de la mer au MEEDDM

Le Grenelle de la mer ou la CGT y a pris toute sa place, a donné un cap intéressant. Mais ses engagements sont suspendus aux financements et à la volonté de mise en œuvre.

La responsabilisation du gouvernement sur les moyens publics pour la mise en œuvre d'une politique de développement durable des activités maritimes et du littoral et le renforcement des activités de contrôles de la sécurité des navires, de la pêche et de la navigation, a été retenue dans plusieurs engagements du livre bleu. Elle passe à la fois par une stratégie nationale et européenne pour la mer qui doit être déclinée sur nos façades maritimes, et par des engagements de mesures structurelles et systémiques, tant attendues dans le cadre d'une nouvelle approche économique des activités liées à la mer.

Le gouvernement doit prendre ses responsabilités et engager une profonde réorientation des politiques publiques maritime et du littoral y compris une politique industrielle qui marque un changement de cap radical en matière de gestion et de maîtrise des activités maritimes, de reconquête et valorisation de la pêche gestionnaire de la ressource pour répondre aux besoins alimentaires.

La responsabilité pleine et entière de l'Etat est d'être le garant de la mise en œuvre d'un développement durable qui passe par la gestion des ressources halieutiques et renouvelables, la préservation des milieux naturels, la dépollution...et le transport maritime. Et de relever les défis énergétiques, et lancer une politique industrielle et de soutien à la recherche. Cela passe par la responsabilisation environnementale des pouvoirs publics, des entreprises et donneurs d'ordre. Pour articuler le social et l'écologie comme critères d'une nouvelle forme de développement des atouts de la mer et des écosystèmes donc travailler à de nouvelles règles et obligations, affaiblir le secteur public serait un contre -sens !

Pour la CGT il y a une logique à retenir dans ce Grenelle de la mer : pas plus que le Gouvernement ne peut s'exonérer de ses conclusions, il ne peut continuer à ignorer les difficultés actuelles des services de l'Etat pour exercer leurs missions.

Une gestion nouvelle des écosystèmes marins et du littoral ainsi que le besoin d'aménager le littoral dans une perspective de développement durable et en assurer une gestion intégrée, passent par la reconquête du service public, des métiers maritimes, portuaires et du littoral.

Il faut renforcer le service public maritime et du littoral doté de moyens pour faire face aux missions de contrôle de sécurité des navires et des activités de pêche ainsi que de la navigation. Les missions d'ingénierie et d'appui technique des services de l'Etat aux collectivités , les institutions de recherche et organisations opérationnelles sont à renforcer pour évaluer les impacts des activités et suivre les programmes d'actions nécessaires pour prévenir et diminuer les pollutions de la mer accidentelles et issues à 80% de la terre.

Réorganisations au pas de charge égalent autant de réductions

C'est bien dans la concertation que doivent être définis les outils publics dont l'Etat et les collectivités doivent se doter pour garantir la mise en œuvre de leurs actions. Ensuite se posent les moyens et l'organisation du secteur public maritime pour la mettre en œuvre.

La réforme de l'administration de la mer engagée par Matignon est surtout comptable des réductions des effectifs (120 suppressions sur les 190 ETP devant tomber à la trappe ouverte par la logique RGPP) et elle est un contre sens compte tenu du besoin de l'intervention de l'Etat aux Affaires maritimes et Phares et Balises. Les organisations syndicales demandent sa suspension et la réalisation d'une expertise sur l'état des lieux des missions, services et moyens, sans préalable, à engager avec les représentants des personnels, ce conformément à l'engagement n° 88 du livre bleu.

Les réorganisations se poursuivent sans impliquer les personnels et cela malgré les propositions alternatives que la CGT a fait connaître au ministre et aux groupes d'échanges sur ces questions ; par décrets successifs , à marche forcée, avancent les nouvelles entités de l'administration de la mer et du littoral comme l'avait annoncé le Premier ministre dans sa circulaire du 15 mai 2009 ; tout au plus, le ministre Jean Louis BORLOO confessait lors du dernier CTPM consacré au Budget 2010 qui fallait prendre une pause pour regarder la bonne application des textes, tout en indiquant que le PLF 2010 n'a pas été construit pour mettre en œuvre les engagements du Grenelle de la mer.

C'est pourquoi pour ce CTPM, la CGT vous a demandé de traiter en premier point de l'ordre du jour, la politique mer, avant de commencer la discussion sur les réorganisations (projet de décret DIRMer).

A ce CTPM consacré à la mer, seule instance porteuse de cette vision cohérente et globale, comment faire progresser le dialogue social ? Allons nous enfin être écoutés et entendus sur ce que les personnels expriment comme « mal être » dans les épreuves de forces engagées par les préfigurateurs et sur leurs revendications légitimes d'être considérés comme des acteurs à part entière dans la réalisation des missions de service public ? Une réforme de plus au 1^o janvier 2010, venue d'en haut décidée sans dialogue social ou si peu, mais lourde de conséquences pour les personnels et leurs organisations de travail.

La réforme doit être suspendue pour y voir plus clair et corrigée de ses errements actuels ; la CGT demande solennellement un vote en soumettant un vœu au CTPM sur ce qui semble être le bon sens. Vous éviteriez les incohérences patentes entre façades et les situations à géométrie variable toujours fondées sur des seuils critiques atteints par certains des services que l'administration a elle-même trop souvent accompagné dans leur phase de déclin et de compression des moyens .

Pour illustrer cette dégradation générale faute de moyens suffisants, le document stratégique Phares et Balises élaboré par la DDEA 29, met le doigt sur ce qui fâche pour ce qui concerne le service maritime interdépartemental de Bretagne (le SMIB) : la capacité d'intervention repose sur la mise en œuvre d'une externalisation raisonnée des travaux et d'entretien ; Elle concerne la quasi-totalité des interventions sur les ESM (Etablissements de sécurité maritime) à accès terrestres et ces interventions deviennent des chantiers de repli pour l'offre privée quand cela est possible en utilisant la fongibilité asymétrique de la LOLF au service de la réduction des moyen humains !

Ces externalisations posent la question de la pérennisation des moyens d'intervention spécifique de l'Etat ; ce n'est pas du développement de la polyvalence (avec formation du type GRETA) dont ont besoin les agents, mais de plan d'actions pour assurer dans la durée le bon fonctionnement et bon état des ESM et du patrimoine.

Ce n'est pas faute de l'avoir exprimé à travers les mobilisations des personnels notamment la carte pétition unitaire : les personnels sont dans l'attente du développement d'un grand service public maritime. En outre, sont fortes la contestation par les personnels des ports de la privatisation des installations et outillages dans les 7 grands ports maritimes et leur demande de garanties sociales.

Les actions des personnels sont de véritables révélateurs du malaise et ont permis la contestation de ces évolutions, vers une navigation à vue , sans adhésion des agents ni même de la hiérarchie de proximité qui exprime du désarroi devant cette déconstruction de leurs organisations de travail sachant qu'il est objectivement impossible de faire plus avec moins ! Par exemple, de réaliser des astreintes 24 H sur 24 dans le cadre de l'application du Mémoire de Paris...

Les projets de services et les organigrammes ont été établis dans la précipitation pour répondre à un timing irréaliste pour concerter les personnels et de façon déconnectée de la stratégie nationale pour la mer en cours d'élaboration ; c'est une prochaine étape de travail d'ici fin 2009, du comité de suivi du Grenelle de la mer ! Vous avez une caisse à outils sans clés de construction de l'organisation territoriale de la mer. Nous n'acceptons pas que les projets de services n'aient pas été soumis à la consultation des personnels compte tenu des

délais inacceptables du processus de pré-positionnement en octobre. C'est l'absence de volonté de mettre les personnels au cœur des réformes qui est préjudiciable à la réforme.

Nos revendications pour des mesures applicables dès 2010

La CGT a pris ses responsabilités et exprimé son évaluation des besoins immédiats sans attendre la réalisation de l'expertise approfondie des missions et moyens pour la mise en œuvre de la réforme de l'administration mer et littoral.

- Nous exigeons l'arrêt des suppressions de postes (190 sur le plan triennal 2009-2011 dont 65 sont déjà passés à la trappe en 2009 et autant sont pointés en 2010! au total 100 ETP sur des effectifs d'OPA des Phares et Balises et contrôleurs (39 en 2009) ; et 90 autres sont repris aux services Affaires maritimes ; effectifs passant de 3510 ETP en 2005 à 3267 en ETP cibles au 21/12/2009)
- Nous demandons le recrutement immédiat sur les postes vacants et la création de postes dans les secteurs (affaires maritimes, phares et balises et enseignement maritime..) : 30 Inspecteurs de la sécurité des navires, 40 contrôleurs des pêches, 12 techniciens des cultures marines, 30 enseignants techniques maritimes spécialisés et agrégés et le remplacement des départs et des postes vacants des services maritimes et phares et balises. A cet égard la notion d'effectifs « non sanctuarisés », 882 ETP sur le total de 3265 du programme SAM, ne doit pas fonctionner comme un réservoir de suppressions !
- Nous dénonçons la non transparence et l'absence de concertation sur les éléments préalables aux arbitrages rendus par les responsables des BOP et Préfets de régions et de département du dialogue de gestion en regard des programmes « SAM. », « conduite et pilotage des politiques de développement durable » et « infrastructures et services de transports » impactant les moyens des services maritimes.
- Nous portons une exigence de cohérence nationale, malgré notre demande d'organisation d'une réunion au plus haut niveau des préfigureurs DIRM et DTML en associant les organisations syndicales, sur les projets de services à partir des orientations stratégiques nationales de la mer et du littoral (instruction du 4 juin 2009 du SG du Gouvernement, annexe 2) ; Nous n'avons rien vu venir alors que le cabinet du ministre s'y était engagé.
- Nous devons disposer d'un socle de garanties sur la base d'un cadrage national statutaire, (respect des qualifications et des parcours professionnels, CAP..), des conditions de travail (maintien des implantations et restauration du fonctionnement des organisations de travail ,formation aux nouvelles missions..., moyens en effectifs et matériels) et conditions sociales (aucune mobilité ne doit être imposée, la prime de restructuration doit compenser les dégradations de situations de certains agents, la restauration des droits des personnels à l'action sociale, harmonisés par le haut).
- Les personnels vivent très mal l'absence de reconnaissance de leurs acquis professionnels. Nous demandons que soit engagé un plan de formation et de requalification sur les missions et métiers pour renforcer l'efficacité des interventions des services.
- Nous exprimons les plus vives protestations sur l'hypothèque qui pèse sur les corps de fonctionnaires de l'Etat des Officiers de Port et Officiers de Port Adjoints, dans le cadre de l' « audit capitainerie » sur le projet de transfert des missions d'AIPPP des

ports décentralisés vers les collectivités territoriales. Et nous demandons qu'une filière portuaire soit créée au sein de l'Etablissement supérieur de la marine marchande.

- Nous voulons des négociations sur les droits syndicaux nouveaux pour la prise en compte des besoins des représentants des personnels pour l'exercice de leurs mandats dans les DIRMer ; par exemple entre le nord de la DIRM Manche Est-mer du Nord et la DIRM Nord Atlantique –Manche il y a plus de 300 km ! 3 GPM ; 7 ports décentralisés et une zone de navigation du détroit la plus complexe ; cela justifie des droits et moyens nouveaux !

Sur les DDI (Directions départementales interministérielles)

Dès le 9 janvier 2009 la CGT a dénoncé la circulaire du Premier ministre du 31 décembre 2008 relative à l'organisation territoriale de l'Etat.

Concernant les missions, le moins que l'on puisse dire c'est qu'il y a une grande modularité ! En effet, il est laissé aux préfets de département une grande souplesse, ce qui n'est pas sans poser de problèmes concernant d'une part la cohérence de la politique du ministère et donc le devenir des personnels mais également l'équité entre départements.

Tout ceci renforce de manière très évidente, le rôle des préfets au détriment des directeurs départementaux.

Aussi, à terme, nous pouvons même penser qu'il y aurait une intégration des directions départementales interministérielles comme les DDT en préfecture. Supprimant ainsi les structures ministérielles dans les départements. C'est ainsi un échelon de proximité au service de la population et des élus répondant à des besoins de service public qui serait dans ce cas supprimé.

L'ensemble des réorganisations aujourd'hui proposées s'inscrit dans la logique de la RGPP et du non remplacement d'un départ à la retraite sur deux. La CGT s'oppose à cette vision comptable et dogmatique du gouvernement qui ne répond pas aux attentes de la population et va à l'encontre de l'intérêt général.

Par ailleurs, nous vous demandons d'inscrire un point concernant la charte de gestion dans les DDI en complément du point trois.

Sur la prime exceptionnelle de 250 euros

Lors du CTPM du 20 octobre, le ministre Jean-Louis Borloo a annoncé le versement d'une prime exceptionnelle de 250 euros pour l'ensemble des personnels de l'administration centrale suite aux réorganisations de l'administration centrale ainsi que son extension aux agents des services déconcentrés soulignant l'ampleur des réorganisations conduites, les difficultés rencontrées par les agents et salué leur investissement pour le service public.

Une note d'application de cette prime dans les services déconcentrés a été adressée mardi 27 octobre aux chefs de service : elle est purement scandaleuse et inacceptable!

Aussi, la CGT a adressé un courrier au ministre le 29 octobre faisant valoir que tous les services déconcentrés régionaux (DREAL / DIREN-DRIRE-DRE, DRAM, CETE), départementaux (DDT ou DDTM.../ DDE DDA-DDEA, DDAM...), interdépartementaux (DIR, DIDAM, SN,...) ainsi que l'ensemble des services du RST et des établissements publics du MEEDDM ont subi ou subissent des réorganisations, des redéploiements, des mutualisations, décentralisation et transferts,

Dans tous les services déconcentrés l'ensemble des personnels (quelque soit leur statut) sont impactés par des restructurations-réorganisations.

Enfin, nous nous insurgons contre la disposition discriminatoire qui interdirait l'attribution de cette prime aux deux agents (lorsqu'ils sont conjoints, concubins ou pacsés) travaillant dans un même service en réservant son bénéfice à l'un d'eux alors que l'objet même de cette prime est de dédommager tant soit peu chaque agent qui a subi les conséquences des restructurations et réorganisations multiples. C'est pourquoi, nous ne pouvons accepter une pseudo justification juridique derrière laquelle se réfugient les services. Pas de prime enfin si le poste budgétaire MEEDDM en DDEA employé sur un poste MAP. De même, elle exclut les contractuels à durée déterminée ou de vacataires "régulièrement" reconduits.

Aussi, nous continuons de revendiquer que TOUS les personnels de ce ministère perçoivent cette prime exceptionnelle.

Enfin, nous demandons que lors d'un prochain CTPM qu'il ait un point sur les projets de transfert et que nous puissions en débattre.

Dans les DIR les transferts de réseaux vers le secteur privé se développent et les choses prennent une tournure inquiétante pour les personnels qui travaillent aujourd'hui sur ces tronçons de réseaux, que cela soit sur la RN10, la RN154, la RN205. Pour ces derniers, le transfert est fixé au 1^{er} avril 2010, le plan social engagé depuis près de 4 mois est en veille, et de nombreux points soulevés par les personnels restent à ce jour sans réponse.

Ici, comme ailleurs, les agents exigent un protocole de garanties intégrant le contrat de concession, notamment sur la « mise à disposition du personnel auprès de la société de concession ». Ils exigent l'égalité de traitement en terme de droits, sachant que lors des positionnements en 2006, dans le cadre des transferts et réorganisations au 1^{er} janvier 2007, ces agents ont été spoliés. Les Conseils Généraux doivent être plus impliqués pour offrir des opportunités, en cela l'Etat a un rôle à jouer.

Pour la RN154, comme pour la R.C.E.A. nous craignons que la CNDP (Commission Nationale du Débat Public) n'examine pas toutes les alternatives qui s'offrent pour le maintien dans le domaine public de ces ouvrages. A ce titre les personnels ont droit à une meilleure information de leur direction, les choses ne peuvent pas se faire sans eux.

Merci de votre attention.

Intervention sur la politique de la mer du MEEDDM
Michel QUEMENER – SG SN Officiers de port

Monsieur le Président,

Les Capitaineries occupent une position stratégique dans les ports Français à l'interface entre la mer et la terre. Les Officiers de Port, fonctionnaires d'Etat qui résident officiellement dans les Capitaineries participent à la fois au bon fonctionnement des ports, à leur développement, tout en assurant la sécurité et la sûreté, missions régaliennes dévolues exclusivement à l'Etat. Les Officiers de port participent à la sécurité maritime au sens large, ils contribuent à l'application des directives européennes et des mesures environnementales.

La CGT déplore les multiples réformes qui ont touché l'organisation des Capitaineries durant ces dernières années: la séparation des deux polices portuaires en 2005, la fusion départementale Equipement et Agriculture récemment, la réforme en cours DDTM et DML,

sans oublier la mission du CGEDD qui mène actuellement un audit pour faire le bilan sur la décentralisation des ports.

Nous regrettons que le projet de rattachement des Capitaineries aux DML se fasse sans aucune concertation préalable avec les organisations syndicales. En effet, les préfigurateurs nommés ont découvert trop tardivement la profession d'Officier de port et les missions des Capitaineries. C'est dans ce contexte que nous demandons le rattachement des Capitaineries directement aux DML, un éclairage sur les budgets alloués aux Capitaineries, ainsi qu'une mise au point sur la situation en ETP, les effectifs doivent être conservés voire augmentés dans certains cas, nous pensons tout particulièrement aux ports à faible effectif tels que Rochefort, Les Sables d'Olonne.

Sans attendre les conclusions de l'audit des Capitaineries précité, auquel notre organisation syndicale participe, nous tenons à vous faire valoir notre profond désaccord avec l'approche affichée des missions et des conditions d'exécution des tâches qui s'inscrit dans la logique de réduction des services fixée à travers la RGPP, qui, après un désengagement de l'État lors du transfert des compétences portuaires, serait préjudiciable au bon fonctionnement et à la sécurité des ports décentralisés.

De fait, nous craignons que l'hypothèse d'un transfert total des missions d'AIPPP vers les collectivités territoriales ou leurs groupements, soit à nouveau pour l'Etat une occasion de s'exonérer de ses missions régaliennes dont il ne peut se démettre en totale contradiction avec les engagements du Grenelle de la mer qui fonde beaucoup d'espoir au renforcement de l'action de l'Etat en mer et des moyens de contrôle maritime, portuaire et du littoral, ainsi que l'amélioration des compétences maritimes des administrations de l'Etat et des collectivités territoriales.

Nous pensons, sincèrement, que les dispositions du Code des ports maritimes relatives aux surveillants de port - articles L303-3 - ne doivent pas conduire à mettre en concurrence les missions exercées par les OP et OPA et celles de ces derniers pour l'exercice des fonctions relevant de l'AIPPP, ce qui ne manquerait pas d'impacter, à terme, le corps des fonctionnaires de l'Etat, aussi bien sa pérennisation et les évolutions statutaires nécessaires que ses compétences et qualifications requises, aujourd'hui reconnues au sein des capitaineries des ports maritimes et des services des préfectures maritimes, de zone et des départements.

Notre organisation syndicale est opposée au transfert des missions d'AIPPP des ports décentralisés vers les collectivités territoriales ou leurs groupements. Elle s'opposera fermement à toutes suppressions de postes d'OP et d'OPA. Elle exige également que, parallèlement au concours de recrutement, une formation d'Officier de Port soit mise en place au sein de l'Etablissement national supérieur d'enseignement maritime créé par une récente loi.

Face à la gravité de la situation et des incidences inévitables pour tous les ports et les usagers, les personnels OP et OPA sont soucieux de garantir la sécurité et la sûreté des ports français dans les meilleures conditions.

Les missions de service public dans les ports maritimes doivent être pérennisées, nous demandons le renforcement et la valorisation de notre profession trop souvent mise à l'écart tout en travaillant en synergie avec les agents des collectivités territoriales.

Nous jugeons nécessaires et prioritaires la maîtrise publique des enjeux maritimes et portuaires et le bon fonctionnement des Capitaineries au regard du discours du Président de la République prononcé au Havre le 16 juillet 2009.

Merci de votre attention.

Point de l'ordre du jour n° 3
Projet de décret relatif aux Directions Départementales Interministérielles
Intervention de l'expert CGT : Cédric CHOVET

Sur le projet de décret la CGT propose différents amendements.

En effet, nous considérons que bien que le Ministère affiche une politique volontariste en matière d'aménagements et de développement durable, cela ne se traduit pas de manière concrète. Ainsi nous demandons une modification de l'article 3, dans son premier alinéa à savoir remplacer « elle assure la promotion du développement durable » par « elle s'assure de la mise en œuvre du développement durable ».

Alors que les services déconcentrés du ministère ont un rôle important à jouer pour porter au niveau des territoires les politiques d'aménagements et de développement durable, ce qui nous remonte des services c'est un recul dans l'implication des DDE/DDEA dans l'aide apportée aux collectivités au travers de l'A.T.E.S.A.T. Le renouvellement des conventions est l'occasion pour les directeurs de ne plus proposer des missions complémentaires auxquelles les collectivités pourraient prétendre. Nous dénonçons ce désengagement.

La CGT propose donc un amendement à l'article 3 pour que le rôle des DDI soit affirmé, elles doivent assurer l'aide aux collectivités territoriales et à leurs regroupements.

Nous estimons que la mise en œuvre des politiques en matière de déplacements et de transports, mérite mieux de notre ministère qu'un simple concours, aussi nous demandons que cette mission de service public soit mentionnée comme réellement assurée par les DDI.

L'article 10 du décret, qui traite de l'affectation au sein des DDI des agents contractuels de droit public doit également ne pas oublier qu'il y a dans notre ministère des agents contractuels de droit privé. Nous demandons qu'ils y soient mentionnés.

Il est à noter que dans cet article 10, le 3^{ème} paragraphe ne nous éclaire pas sur les pouvoirs du DDI en matière de gestion des agents du ministère et quel type d'actes revient aux DDI, aux préfets et au ministère. On ne sait pas très bien qui fait quoi et ce qu'il en résulte. Ce qui paraît clair c'est que vous traduisez là, un incontestable affaiblissement du lien entre l'administration centrale et les DDI.

Concernant l'article 11, nous demandons que ne soit pas éludée la question essentielle de l'action sociale et de sa structuration au sein des DDI. Oublier l'action sociale dans un contexte de restructurations à répétition peut avoir des incidences dramatiques sur le personnel. Nous demandons le rajout d'un paragraphe dans ce sens.

Nous rappelons notre demande de CAP locales auprès des DDI, pour les personnels de la filière exploitation. Ainsi pourrait être rajouté un IIIter, précisant « l'existence de certaines CAP locales auprès des DDI. »

Nous avons bien noté que les CCHS ministériels pour les agents des corps qui travaillent dans les DDI restent compétents.

Concernant la création de ces DDI, elle conduit à créer des disparités sur le territoire avec de la part des directeurs départementaux des dérives et des interprétations très personnelles des consignes. Par exemple, les conditions de l'arrêt de l'ingénierie publique se sont réalisées de manière très différentes, plus ou moins volontaristes, d'un département à un autre selon les directeurs, parfois même avec des anticipations préjudiciables au service public mettant en difficulté les collectivités.

Pour les personnels qui vivent le quotidien des services, les propos du ministre Jean-Louis BORLOO lors du CTPM du 20 octobre 2009 ne peuvent apparaître que pure hypocrisie, car enfin comment lui donner du crédit lorsqu'il affirme « *qu'assurer le bien-être au travail de tous les agents est une priorité.. qu'il est très attaché à ce que toutes les mesures individuelles et collectives qui ont été décidées pour accompagner les réorganisations en cours soient mises en œuvre dans le respect de garanties de gestion favorables aux agents, telles que l'absence de mobilité géographique imposée, par exemple* ». Mais la réalité dans les services est toute autre, les personnels sont déplacés sur le territoire comme des pions sur un échiquier, en complète contradiction avec la politique de développement durable initié par ailleurs par le ministère. Incompétence, volonté de déstabiliser le personnel... de quoi s'interroger.

La qualité du dialogue social, « me tient particulièrement à cœur » a-t-il dit ? La réalité, est que celui-ci fait trop souvent défaut (et ceci à tous les niveaux du ministère), que la concertation n'est qu'un simulacre, pire les décisions sont prises sans réflexion, sans analyse préalable ce qui conduit à des situations de profond désordre.

Pour les personnels, les procédures d'affectation se font en toute opacité. Les directeurs décident de manière unilatérale et arbitraire ; pour eux, c'est clair le dialogue social n'a plus lieu d'être.

Quel suivi social sera mis en place dans les futures DDI ?

Nous vous alertons sur les risques psychosociaux (dépressions, suicides..) et sur la nécessité d'offrir des garanties aux personnels. Vœu pieu sans cesse répété par la CGT et dont l'absence aujourd'hui va accentuer la dégradation de la situation des personnels dans les services.

En effet que dire à un agent qui :

- au 1^{er} janvier 2007, lors des réorganisations a du changer de métier, accepter l'abandon de missions

- confronté à l'abandon de l'ingénierie publique il a du en 2009, se réorienter professionnellement (dans la plupart des cas, seul et dans le plus grand désarroi) et pour qui demain il faudra à nouveau changer pour des emplois précaires...

S'ajoute à cela, la suppression de l'IDE (Indemnité Différentielle Exceptionnelle) versée en compensation de pertes de rémunérations, ce qui va mettre l'agent dans une grande difficulté.

Les dispositifs mis en place sont loin de compenser les préjudices subis.

A ce titre, avec les mobilités imposées, de nombreux agents toutes catégories confondues se trouveront dans une grande précarité.

Autre aspect, la formation pour accompagner le changement est cruellement défailante, alors que cela devrait être un droit pour les personnels et une obligation pour l'administration.

Nous demandons à ce qu'il y ait un réel débat au MEEDDM sur le projet de charte de gestion en discussion à la DGAFP.

Pour accepter l'évolution, il faut que les personnels y trouvent du sens et à ce jour la seule chose lisible dans tout cela c'est votre absence de projet.

C'est pourquoi la CGT propose 8 amendements au texte que vous proposez aujourd'hui.