La Confédération Générale du Travail

« Pour un service public de l'Équipement et de l'Environnement au service du public »

Le Courrier

du Militant de l'Équipement et de l'Environnement

Site fédéral : www.equipement.cgt.fr

N°1263 du 13 Février 2007

Sommaire

	PAGES
▪ **Agenda**	2
▪ **Infos brèves**	2
▪ **CTPM du 1er février 2007 :**	
1. Déclaration de Patrick Fabre sur les Parcs 2. Déclaration d'André Mandard sur le bilan social et l'action sociale 3. Déclaration de Gérald Le Corre sur l'inspection du travail des transports 4. Déclaration de Nicolas Baille sur la directive stratégique du RST 5. Déclaration A. Godec et F. Chœur sur la réforme des permis de conduire les bateaux de plaisance à moteur et réforme des commissions de surveillance. 6. Déclaration de Jean Pierre Fromonteil sur l'aviation civile	3 à 15
▪ **Relevé de décisions de la C.E. Fédérale des 6 et 7 février 2007**	16

Bulletin hebdomadaire de liaison, de documentation et d'information syndicale de la Fédération Nationale CGT de l'Equipement et de l'Environnement - Siège social : 263, rue de Paris - Case 543 – 93515 MONTREUIL CEDEX – Imprimé dans nos locaux – Téléphone : 01.48.18.82.81 – Télécopie : 01.48.51.62.50 – E-mail : fd.equipement@cgt.fr -Site Internet : www.equipement.cgt.fr - Directeur de publication : D. CHASTANET – abonnement annuel : 5,34 €, plus numéros spéciaux : 8,23 € - CPPAP : 0709 S 06937. ISSN 1277-6459

AGENDA

13 février 2007 :
Bureau de l'U.I.T.

14 février 2007 :
Secrétariat fédéral

15 février 2007 :
Groupe d'échanges

15 février 2007 :
Congrès du syndicat de Centrale

20 février 2007 :
Rencontre FD / PCF
suite au courrier adressé aux candidats
à la présidence de la République

13,14 et 15 mars 2007 :
Salon national des CE et CHSCT
à Paris – Espace Champerret

Communiqué du 6 février 2007
La CGT et le prélèvement à la source de l'impôt sur le revenu

La Ministre de l'économie, des finances et de l'industrie ainsi que le Ministre délégué au budget, ont chargé une mission d'approfondir le débat public sur le prélèvement de l'impôts sur le revenu à la source. Cette mission a engagé, pour cela, une concertation avec l'ensemble des représentants des acteurs concernés par cette réforme. La CGT a été auditionnée par cette mission le 5 février 2007. Elle a fait part de son hostilité au projet de retenue à la source de l'impôt sur le revenu.

Communiqué du 6 février 2007
Elections aux chambres d'agriculture
La CGT conforte son influence

Durant la compagne électorale, des salariés des professions concernées ont décidé de rejoindre la CGT. Les résultats incitent à des initiatives de déploiement de la CGT pour aller à la rencontre des salariés de ces secteurs pour leur poser la question de l'adhésion, permettant ainsi à leur vote de prendre plus de force pour l'action.

INFOS BREVES

Communiqué du 8 février 2007
Succès de la journée du 8 février

La CGT se félicite de la mobilisation des salariés de la fonction publique et des cheminots ce jeudi 8 février.

Communiqué du 5 février 2007
Justice pour les Moulinex !

Aujourd'hui, alors que la majorité des Moulinex n'a pas trouvé de travail et que près de 300 « ex-Moulinex » sont dans un niveau de détresse et de pauvreté terrible, réclamer son dû passe par le Conseil de Prud'hommes, encore une bonne raison de se battre pour son maintien, pour de réels moyens, pour une justice d'efficacité et de proximité.

Communiqué du 5 février 2007
Journée d'étude le 8 mars 2007 : « Vie familiale-vie professionnelle : un enjeu pour l'égalité »

Le collectif confédéral Femmes/Mixité de la CGT, l'IHS-CGT, vous invitent à une journée d'études à Montreuil.

Suite des déclarations sur le site : www.cgt.fr

MINISTERE DES TRANSPORTS, DE L'EQUIPEMENT, DU TOURISME ET DE LA MER

Décret n°2007-107 du 29 janvier 2007 relatif aux chèques-vacances et modifiant le code du tourisme.
Arrêté du 22 janvier 2007 autorisant au titre de l'année 2007 l'ouverture et fixant la date des épreuves écrites des concours pour le recrutement d'administrateurs des affaires maritimes.
Arrêté du 22 janvier 2007 autorisant au titre de l'année 2007 l'ouverture et fixant la date des épreuves écrites des concours pour le recrutement d'officiers du corps technique et administratif des affaires maritimes (femmes et hommes) du MTETM.
Arrêté du 29 décembre 2006 relatif aux emplois de conseiller d'administration de l'aviation civile.
Arrêté du 19 janvier 2007 autorisant au titre de l'année 2007 l'ouverture et fixant la date des épreuves écrites des concours pour le recrutement d'inspecteurs des affaires maritimes, option technique.
Arrêté du 18 janvier 2007 relatif aux concours d'accès à certaines sections de formation des écoles de la marine marchande.
Arrêté du 19 janvier 2007 fixant au titre de l'année 2007 le nombre de places offertes au concours interne à caractère professionnel d'accès des ingénieurs des travaux publics de l'Etat, des ingénieurs des études et de l'exploitation de l'aviation civile, des ingénieurs des travaux géographiques et cartographiques de l'Etat et des ingénieurs des travaux de la météorologie aux corps des ingénieurs des ponts et chaussées (femmes et hommes).
Arrêté du 25 janvier 2007 relatif aux modalités d'organisation, à la nature et au programme des épreuves de l'examen professionnel d'accès au corps des attachés d'administration du ministère de l'équipement.

Signer la carte-pétition sur les salaires accessible sur le site de l'Ugff :

www.ugff.cgt.fr

Comité technique paritaire ministériel du 1er février 2007

Intervention de Patrick FABRE
Secrétaire général du SNOPA-CGT

L'année 2007 va représenter une année décisive envers l'avenir des Parcs, des services spécialisés, des OPA et de l'ensemble des personnels de ces services.

Sachez que nous entendons par tous les moyens gagner pour nos services et pour les personnels un avenir pérenne.

Aujourd'hui, 1er février, des milliers d'OPA sont réunis pour examiner l'évolution du dossier Parc qui est toujours dans l'attente du dépôt du rapport devant le Parlement.

Néanmoins, nous prenons acte des documents provisoires qui nous ont été remis et surtout des évolutions prises en compte après le groupe d'échange du 28 novembre 2006.

Pour autant, nous mesurons le décalage entre les évolutions possibles et la prise en compte au niveau local.

L'exemple du thème sur les communes est significatif et nous confirmons ici que l'état d'esprit sur cette question reste le même dans les services, celui qui a généralisé le désengagement des Parcs sur les 10 dernières années.

Pour réussir les documents d'orientation stratégique, il est indispensable qu'il y ait un investissement total des chefs de services et pas seulement en temps mais surtout sur le fond du dossier.

Cet investissement, il faut aussi le mettre en œuvre pour les secteurs maritimes, bases aériennes et voies navigables. Aujourd'hui il n'y a pas d'orientation politique sur ces secteurs.

La question des effectifs est aujourd'hui une question de survie de nos parcs. Alors que vous affirmez qu'il faut préserver leur capacité dans une telle période de transition, la réalité est tout autre, le rafistolage pour faire face aux manques d'effectifs remet en cause les fondements des Parcs.

Au regard de la procédure de recrutement dans les parcs, il est impératif d'avoir une politique prévisionnelle, faute de quoi, nous le voyons avec le blocage de recrutements lié au SERM, la désorganisation se généralise.

Sur la question du statut et du régime de retraite, soyez sûrs après l'examen à blanc des difficultés que nous venons de rencontrer avec Bercy que nous allons prendre des dispositions pour les préserver et surtout permettre l'ouverture du statut dans le cadre des transferts.

Concernant le CFA Amiante, nous pensons que cette fois-ci c'est la bonne et que son application va être mise en œuvre dans les plus brefs délais.

Sur le catégoriel et les évolutions statutaires pour 2007, il est mis en évidence la prudence au regard de l'ouverture de négociations sur le statut, nous considérons pour autant que 2007 ne puisse pas encore être une année blanche.

Vous mettez en évidence quelques possibilités d'évolution surtout en matière de gestion; nous réaffirmons une nouvelle fois le décalage entre les directives locales et les engagements du

ministère et cela se traduit dans certains départements et services par un blocage strict de toute évolution.

Nous attendons des réponses sur tous ces points.

En organisant une journée d'action dans les Parcs et Services Spécialisés le jour du CTPM du 1er février, nous avons, au regard de la réussite de cette action, fait mesurer à l'administration la détermination des OPA vis-à-vis de leur avenir et des garanties qui les préoccupent.

Le syndicat national, au travers d'une déclaration ci-jointe, a bien fait mesurer les attentes des personnels et fait ressentir le rapport de force qui encadre ces attentes.

L'administration a pris conscience de cela et les réponses apportées vis-à-vis du calendrier et surtout des enjeux qui en témoignent.

Sur l'avenir des parcs et plus précisément sur le rapport au Parlement, c'est le Secrétaire Général, M. GANDIL, qui nous a répondu.
Le ministre de l'Equipement a remis le rapport au gouvernement et c'est maintenant le Secrétaire Général du Gouvernement qui va déposer le rapport au Parlement et cela est imminent.
Le travail dans les départements pourra alors s'engager au travers de l'élaboration des documents d'orientations stratégiques.
Toujours selon M. GANDIL, et à partir des échanges récents avec l'ADF, l'intérêt des départements vis-à-vis des Parcs est maintenant conforté.

Sur le statut, c'est seulement dans le cadre du projet de loi que la question sera arrêtée mais d'ores et déjà un travail interministériel va s'engager.
Il considère qu'il est important que nous portions dans l'élaboration des DOS cette question afin de faire mesurer les atouts du statut.
Il est revenue sur le travail vis-à-vis des communes ne précisant que le Parc actuel et le Parc transféré aux départements peut dans le respect du cadre juridique travailler pour les communes.

Sur le CFA Amiante : c'est la Directrice Générale, Mme JACQUOT-GUIMBAL qui nous a répondu.
Elle pensait pouvoir annoncer officiellement la sortie du décret à ce CTPM. Tous les ministres ont signé, ce n'est plus qu'une question de publication au JO.
La circulaire d'application pour les services est prête et sera diffusée immédiatement à la publication du décret.

Sur l'emploi : les recrutements externes sont bloqués pour toutes les catégories de personnels tant que le SERM n'et pas validé par le Budget.
Selon M. CAZOTTES, l'objectif de validation, c'est fin février et, à partir de là, les recrutements externes pourront être organisés.
Pour les OPA, la volonté, selon l'administration, c'est de recruter à hauteur des possibilités du SERM.

Sur les Services Spécialisés : nous avons une nouvelle fois interpellé l'administration sur son manque d'orientation politique et le travail que nous allons faire aux journées des services spécialisés va nous permettre de passer à l'offensive.

Sur le catégoriel : la DGPA met en avant l'ouverture des négociations sur le statut et le régime de retraite et pour elle, la prudence est de rigueur. Pour autant elle annonce des possibilités vis-à-vis des promotions.

D'une manière générale, dans le prolongement du 1er et 8 février, nous allons poursuivre notre action syndicale afin d'avancer sur nos revendications et cela passe par les recrutements qui représentent dans tous les domaines une garantie pour notre avenir.
L'actualité va également nous apporter des réponses précises sur les dossiers en cours et à partir de là ils nous appartiendra de prendre ensemble les dispositions qui s'imposent.

Point n°1 sur le bilan social du ministère 2005 :

Intervention de André MANDARD
Président du CCAS

1. **Bilan social**
2. **Action sociale**

I – <u>Concernant le bilan social</u>, certaines remarques de la CGT formulées lors de précédentes réunions et CTPM ont été prises en compte et figurent cette fois-ci – je dirais presque enfin – dans le document qui nous a été remis pour la réunion d'aujourd'hui. Effectivement, de nouvelles rubriques apparaissent et un effort indéniable a été fait sur la présentation du document. Cependant, quelques problèmes subsistent, notamment sur la connaissance de l'évolution réelle des <u>effectifs du ministère</u> sur les 5 dernières années. Les chiffres annoncés dans le rapport de présentation font état d'une perte de 2 351 agents ETP entre 2004 et 2005, synonyme d'une forte dégradation de l'emploi dans notre ministère.

Quid des années 2000 à 2004 ?

Le logement ne fait pas l'objet d'un bilan et c'est pour le moins regrettable.

Il est regrettable également de ne pouvoir disposer de données sur les <u>congés longue durée</u>, par catégorie et par motif de maladie.

Concernant le chapitre action sociale, la partie développée sur le comité d'aide sociale (CAS) est à reprendre.

Il manque :

- pour les prêts sociaux, les motifs des demandes et les catégories concernées ;
- pour les prêts d'installation, les catégories concernées. Le tableau des données est à revoir, les chiffres annoncés sont erronés.

Il manque également l'évolution du fonds de concours reversé par le Comité d'Aide Sociale sur les crédits de l'action sociale.

Les prestations individuelles et collectives doivent être dissociées.

L'objectif d'un bilan social est bien aussi de permettre d'appréhender le respect des textes réglementaires. Le recensement du nombre de visites médicales passées par les retraités du ministère en est un exemple concret, conformément à la circulaire du 29 juillet 1999.

La CGT demande une nouvelle fois que cette circulaire soit appliquée dans les services et qu'un résultat soit produit dans les prochains bilans sociaux.

Au sujet des organes de concertation, les améliorations apportées restent insuffisantes quant aux prérogatives du CCAS et des CLAS. Les articles 1er et 30 de l'arrêté de 1985 sont à prendre en compte dans leur intégralité.

Nous avons pris note des engagements de la DGPA pour le bilan social 2006 concernant plusieurs demandes des organisations syndicales. Nous serons très vigilants quant à leur prise en considération.

II – Concernant l'Action Sociale

La CGT tient à réaffirmer avec force des revendications dans ce domaine.

Dans le cadre des transferts, aucun CLAS – avec l'ensemble de ses membres – ne doit être fragilisé dans l'exercice de son mandat jusqu'à son renouvellement prévu à l'automne 2007.

La CGT demande que l'instruction du 24 octobre 2006 soit bien respectée par l'ensemble des chefs de services. Une connaissance exhaustive de leurs négociations avec les conseils généraux est absolument incontournable.

Plusieurs CLAS ont fait part de difficultés rencontrées avec le conseil général de leur département.

La CGT demande que le ministère et la DGPA interviennent auprès de M. LEBRETON, Président de l'Association des Départements de France (ADF) afin que les entraves au bon fonctionnement des CLAS soient soulevées. Les engagements des ministres Christian Jacob et Dominique Perben doivent se concrétiser sur le terrain.

La CGT demande un suivi de l'action sociale servie aux agents transférés. Ceux-ci ne doivent pas perdre 1 euro de crédit d'action sociale.

Dans le cadre de la réorganisation des services et de la LOLF, la CGT demande que la lettre de cadrage concernant la gestion des crédits d'action sociale soit respectée, notamment l'obligation faite aux RBOP de concerter les présidents de CLAS pour mettre en œuvre, avec leur accord, la répartition et l'utilisation des crédits d'action sociale.

Cette concertation est indispensable pour les CLAS en particulier avant la mise en place des commissions régionales d'action sociale.

La CGT réaffirme avec vigueur que les crédits d'action sociale ne doivent pour aucune raison, abonder d'autres lignes budgétaires.

Dans le cadre des fusions DDE /DDAF, la CGT revendique la pérennité des CLAS.

La CGT ne tolèrera aucune attaque sur les principes fondamentaux de l'arrêté de 85 et de la circulaire de 2000 créant et organisant l'action sociale du ministère.

L'égalité de traitement sur tout le territoire doit prévaloir, nos collègues des DOM-TOM ne doivent pas être pénalisés à cause de leur éloignement de la métropole. Toute discrimination doit cesser.

La CGT demande que la MGET reste partenaire de l'action sociale du ministère au niveau national (CCAS) mais aussi au niveau local dans les CLAS ; que le CGCV et la FNASCEE voient leurs structures pérennisées et développées.

Enfin, les crédits d'action sociale doivent voir leur enveloppe augmentée très sensiblement afin de répondre à l'ensemble des besoins des agents actifs et retraités et de leur famille.

Pas de vote sur ce point.

Point n°2 sur le projet de décret relatif à l'organisation des services déconcentrés de l'inspection du travail des transports :

Gérald LE CORRE, Inspecteur du travail à ROUEN,
Union nationale des Affaires CGT (UGFF CGT), secteur travail.

J'ai été désigné expert par mes camarades de la CGT de l'Equipement sur le projet de décret, décret en conseil d'Etat, relatif à l'organisation des services déconcentrés de l'inspection du travail des transports, dont la version définitive a été présentée pour information au CTPS de l'inspection du travail, le 19 décembre 2006.

C'est donc **un avis** qui vous est solennellement requis sur un sujet concernant l'inspection du travail dans le secteur des transports, condition de légalité pour un texte portant organisation de services de l'Etat (celle des services de l'inspection du travail des transports étant jusqu'ici seulement prévue par arrêté – arrêté du 21 février 1984 – à l'exception de l'inspection générale du travail des transports depuis 2005, incluse dans la nouvelle organisation de l'administration centrale du ministère).

Plus largement et indirectement, sont également concernés les droits des travailleurs dans les secteurs du transport, à travers un texte relatif au service chargé de veiller à leur application…

Le 21 et 22 mars 2006, en plein mouvement social contre le CPE, se sont tenus à PARIS, les Etats Généraux de l'inspection du travail qui ont réuni plus de 800 agents des services concernés (inspection du travail du régime général relevant du Ministère du travail, ainsi que ceux des Ministères de l'Agriculture et des Transports !). Il s'agissait d'une première dans l'histoire de l'inspection du travail française !!!

A l'issue de ces Etats Généraux, outre l'abandon des projets en cours au ministère du travail (le retrait de la réforme LARCHER dite « plan de modernisation de l'inspection du travail »), les agents présents ont demandé la création d'un service unique d'inspection du travail pour veiller à l'application effective d'un code du travail protecteur de l'ensemble des salariés, quel que soit leur secteur d'activité. (Cette revendication est aujourd'hui portée par une majorité des agents de contrôle de l'inspection du travail des transports… ainsi que par une majorité des organisations syndicales de ce service).

Ceci implique l'abandon définitif du projet de re codification du code du travail soit disant « à droit constant », mais qui vise en réalité à consacrer un principe de subsidiarité par branche - les salariés des transports relèveraient ainsi d'un code des transports pour le droit du travail - voire par entreprise comme le veut le MEDEF ! – de la même manière que les salariés du régime agricole dépendent en partie du code rural.

Ceci implique que l'ensemble du pouvoir réglementaire concernant les droits des travailleurs, ainsi que la rédaction des projets de lois y afférant, soient confiés au seul ministère du travail, pas à un ministère qui considère aujourd'hui que le code du travail est un frein à l'emploi, mais un véritable Ministère du Travail qui élèverait la protection des travailleurs contre l'ensemble des risques auxquels ils sont soumis (chômage, accident…) comme un droit auquel il ne peut être dérogé.

Dans ces conditions, en lien avec notre confédération CGT, nous demandons le retrait de ce projet de décret, dont l'unique objet semble être une course de vitesse tendant à figer l'existant, à la veille d'échéances électorales.

Les droits des travailleurs, le code du travail, l'inspection du travail, sont des sujets trop importants pour être avalisés en catimini, dans le souci de préserver les postes de quelques directeurs (avec en filigrane le projet avancé de rapprochement avec le service de contrôle des transports terrestres au sein des DRE, dont la généralisation est prévue pour 2007, réforme qui fait l'objet d'une évaluation par le Conseil Général des Ponts et Chaussées à propos de votre CTP n'a même pas été informé !).

Pour le secteur des transports, est semble-t-il relancée l'idée d'une intégration de l'inspection du travail maritime au sein de l'inspection du travail des transports ? La dernière tentative ayant échoué après le refus de l'ancien secrétaire d'Etat Goulard sous pression des employeurs maritimes. Mais là aussi, peut-on aborder cette question sans revenir sur le registre international français et la légalisation du prêt de main d'œuvre aux conditions indignes à travers des sociétés dites de « *maning* » sur des bateaux battant pavillon français, tels qu'instaurés par la loi n° 2005-412 du 3 mai 2005 ? La revendication d'un code du travail unique, concerne également le code du travail maritime. La multiplication des naufrages, d'errance de navires,… interpelle chaque jour l'opinion publique quant à l'exploitation des travailleurs de la mer, dans cette économie financière mondialisée, avec les conséquences que l'on sait sur l'environnement…

Là aussi, amateurisme et précipitation semblent guider l'action du ministère (et on ne reviendra pas sur l'annulation le 18 octobre 2006 par le conseil d'Etat, du décret du 31 mars 2005 sur la durée du travail dans le TRM, ni sur les tribulations législatives qui s'en sont suivies, orchestrées par le patronat routier et relayées par l'UMP, mais heureusement censurées par le Conseil Constitutionnel au nom du principe de séparation des pouvoirs consacré par la déclaration des droits de l'homme et du citoyen de 1789 ! Nous ne reviendrons pas non plus sur le délai de consultation du Conseil d'Etat et de parution du nouveau décret, en cette période d'encombrement législatif et réglementaire…)

Plus grave, ce ministère remet en cause le droit des conducteurs routiers aux repos compensateur de droit commun avec toutes les conséquences en terme de condition de travail et les risques tant pour les conducteurs que l'ensemble des usagers de la route. Le ministre fait sa pub avec la sécurité routière et augmente de facto le temps de travail des routiers.

Autre exemple, puisque ce CTPM est consulté sur le domaine fluvial, l'adoption récente d'un décret permettant aux entreprises de navigation intérieure de faire travailler leurs salariés jusqu'à 84 h par semaine en 7 x12h alors que la limite posée par le code du travail est de 48h.
Oui il y a urgence à ce que les droits des travailleurs du secteur des transports soit aligné, par le haut, sur le droit de l'ensemble des travailleurs du secteur privé, c'est à dire un code du travail unique pour toutes les branches avec un service unique d'inspection du travail, ce qui implique le retrait du pouvoir réglementaire en droit du travail à un ministère des transports trop proches des lobbies patronaux du secteur.

Dire cela, c'est réaffirmer en même temps l'impérieuse nécessité d'une régulation économique et technique par l'Etat des secteurs du transport, par un renforcement des corps de contrôle technique existants. Ceci implique la réhabilitation de politiques de transports multimodales, soucieuses de l'environnement et de l'aménagement du territoire, politiques non fondées sur les seuls critères de rentabilité financière, mais sur un développement au service des populations.

Vote : Pour : Administration, FO et CFDT – Contre : CGT

Point n°3 sur le projet de directive relative aux orientations stratégiques pour le réseau scientifique et technique :

Nicolas BAILLE
Secrétaire général de l'USSERE-CGT

Tout d'abord, nous souhaitons ici rappeler que le travail mené avec la DRAST dans les nombreuses réunions de concertations nous a permis de débattre de notre vision des services, du Réseau Scientifique et Technique (RST), y compris sur l'ouverture de ce dernier aux Collectivités territoriales. Ces débats ont toujours été ouverts et nous voulons donc remercier la DRAST d'avoir créé les conditions d'un véritable dialogue.
Cela se traduit concrètement dans le projet de directive par des avancées significatives.

Tout d'abord concernant l'ouverture aux Collectivités. Nous appelons le ministère à concrétiser rapidement cette ouverture, car les différents échanges que nous avons pu avoir avec l'Assemblée des Départements de France nous laissent penser que si le ministère tarde, les Conseils Généraux n'attendront pas !
La CGT a revendiqué depuis longtemps cette ouverture, étant convaincue de sa nécessité. D'ailleurs, nous voudrions voir apparaître le concept d'un réseau Etat partagé avec les Collectivités, concrétisant ainsi l'ouverture du RST à celles-ci pour le rendre plus attractif.
Aussi, les modalités pratiques de cette ouverture devront être définies au plus vite.

Ensuite, dans l'annexe au projet de directive, plusieurs chantiers que revendiquait la CGT restent à ouvrir. Nous les considérons comme prioritaires. Il s'agit de la gestion des compétences au sein du réseau ou encore du pilotage du RST. Nous nous félicitons de les voir apparaître dans ce projet de directive, tout en étant vigilants sur leur aboutissement.

Par contre, concernant les missions Etat du RST, nous sommes plus que réservés.

La notion de réseau CETE-Laboratoires a-t-elle encore un sens aujourd'hui ? N'a t'elle pas tendance à devenir à la fois tant virtuelle qu'incantatoire ? Il nous semble que celle-ci est utilisée comme alibi dans le cadre unique de réductions d'effectifs, en particulier sous l'appellation « polarisation ». En effet, à partir de la volonté de polariser des activités, la notion de réseau, brandie comme un étendard, aurait donc toutes les vertus du monde. Mais comment pouvoir encore parler de réseau à la lumière de ce qui se passe actuellement dans le cadre de la distribution des Equivalents Temps Pleins (ETP) ?

La CGT reste attachée à une organisation des compétences en réseau, ancrées sur les territoires.

Les - 0,7 % de perte d'ETP pour les activités de production et – 2% pour les activités support sont annoncés de façon globale pour le réseau CETE-Laboratoires. Cette globalité masque des disparités importantes constatées entre CETE.

Au delà du fait qu'il est primordial de reconquérir des emplois publics plutôt que de les supprimer, la CGT ne peut accepter que cette approche globale soit effectuée sans critères objectifs, et sans concertation entre les CETE d'une part et l'administration centrale d'autre part.

On est loin du compte ! Nous sommes aujourd'hui rentrés dans une phase de concurrence entre les différents organismes du réseau, où c'est le « chacun pour soi » qui prévaut et dans laquelle certaines directions d'administration centrale contribuent à créer ce climat. Par exemple, comment parler de réseau lorsque sans concertation, hormis avec la Direction

Générale de l'Urbanisme, l'Habitat et la Construction (DGUHC), un CETE, celui de l'Ouest pour être précis, s'auto proclame pôle national sur l'Application du droit des sols (ADS) ?

Faut-il aujourd'hui pour ne pas perdre trop d'effectifs, ou en gagner au détriment des autres, que les directeurs de CETE se mettent en concurrence, faisant du lobbying auprès des directeurs d'administration centrale ? La question doit de notre avis trotter dans certaines têtes.

Il faut mettre un point d'arrêt à la dérive actuelle où la tendance est de jouer le « chacun pour soi » au détriment des autres !

Par ailleurs, la notion de réseau n'a de sens que si on éradique toute tendance à se positionner en électron libre. Cela passe par un véritable pilotage de ce réseau par la DRAST, pilotage politique sur les choix stratégiques et pilotage technique sur les questions d'attribution de moyens. L'annexe au projet de directive répond pour partie à notre souhait. Encore faut-il que cela se fasse et se voit.

Enfin, il y a urgence à obtenir des réponses sur les points que le projet de directive ne traite pas ou pas assez, y compris dans les chantiers à ouvrir.
Par exemple sur la définition des règles du jeu entre les CETE et les Directions Interdépartementales des Routes (DIR), sur la volonté d'une budgétisation des moyens de fonctionnement et d'investissement des CETE dans les meilleurs délais ou encore sur la formation. Sur ce dernier point, nous vous demandons de mettre un point d'arrêt aux mutualisations des services Formation des CETE. Le projet de directive est très ambitieux sur cet aspect, mais si vous ne stoppez pas la casse de cet outil reconnu de tous, y compris des Collectivités, vous mettrez demain le RST dans une très grande difficulté.

Pour finir, malgré les réponses apportées par ce projet de directive aux revendications exprimées par la CGT, nous ne pouvons cautionner ce qui concerne les missions pour le compte de l'Etat. En effet, nous sommes dans une logique de suppressions d'emplois et de réductions budgétaires avec un RST replié sur ses seules fonctions régaliennes. De plus, comment demain répondre aux besoins des Collectivités territoriales si nous avons perdu nos compétences ?

Nous sommes convaincus que le RST doit mener à bien sa mission de service public au service de toute la nation, et que pour cela, il faut y arrêter les suppressions d'emplois et conforter les compétences existantes.

Pour ces raisons, la CGT s'abstiendra lors du vote sur ce point.

Merci de votre attention.

Réponse de l'administration : Tout d'abord, M. Gandil donne des informations sur le Séminaire qui s'est déroulé la veille entre le ministère et l'ADF et l'AMF concernant à la fois les attentent des Collectivités vis-à-vis du RST et sur son ouverture à ces dernières. Nous pouvons constater de fortes convergences avec la CGT. Sur l'ensemble des autres points, l'administration renvoie sur les différents groupes de travail à ouvrir. Sur la mutualisation des services Formation des CETE, la DRAST doit faire une enquête, si il y a danger pour le RST, ces services seront sortis des mutualisations.

Vote : Pour : Administration, FO et CFDT – Abstention : CGT

Point n°4 sur la réforme des permis de conduire les bateaux de plaisance à moteur et réforme des commissions de surveillance.

André Godec *du SNPAM* et **Fabienne Chœur** *du SNPTAS*

M. Cornachia a présenté les 2 premiers décrets (travail piloté par la Direction des affaires maritimes :directeur M AYMERIC) en argumentant la simplification pour le plaisancier, une formation plus approfondie et contractualisée des candidats au permis, la validation de l'examen pratique non plus par les agents de l'Etat mais par des centres formation qui seront maintenant agréés et contrôlés par les agents de l'Etat formés pour cela, la rapidité des procédures par la dématérialisation des documents (reste le problème du timbre fiscal qui devrait être dématérialisé aussi). L'application prévue en automne 2007 donnerait le temps aux services de s'organiser.

M Chamaillard a présenté le décret « titres de navigation » et réforme des commissions de surveillance (travail piloté par TMF3):

L'argument est plus de compétences nécessaires , application janvier 2008. Il annonce que la composition de la commission de visites avait fait l'objet d'aléas juridiques concluant à l'information :les commissions de visites seront composées exclusivement de fonctionnaires et « on peut s'en réjouir » a-t-il ajouté.

Remarque: à l'heure du CTPM, les chefs de service et agents sur les missions de contrôles sécurité ignoraient cette info et s'interrogent encore sur le devenir de leur activité !!!

Ont suivi les interventions des syndicats:

Après la CGT, FO a fait une déclaration courte portant sur la privatisation des activités prémices au transfert des agents navigation y compris des agents des commissions de surveillance à VNF.

La CFDT est longuement intervenue mais travaillant dans le domaine, s'est focalisée sur un contenu technique et réglementaire bateaux et permis posant la plupart des questions en ayant un caractère plutôt professionnel que syndical.

La CGT : intervention d'André Godec (représentant pour le personnels DAM) puis de Fabienne Chœur (service navigation Nord-Pas de Calais- commission de surveillance de Lille pour l'ensemble des personnels concernés des 10 CS):

Le CTPC de la DAM (Direction des Affaires Maritimes) a émis un avis favorable à ce projet mais je tiens à préciser que seul le vote de l'administration a conforté ce choix.

La CGT a voté contre ce projet parce qu'elle estime que le transfert au privé des tâches de l'état est insupportable et inadmissible pour les agents.

D'autre part la CGT constate que l'impact en matière d'emplois lié à cette réforme au niveau des nouveaux découpages des régions pour l'organisation de ces permis n'a pas été suffisamment étudiée.

La méconnaissance de notre part des dossiers complets et notamment des arrêtés ne nous permet pas d'avaliser ce projet dans la mesure où il y a des inconnus pour les personnels et seule ,à notre connaissance, une réunion a eu lieu en forme de groupe d'échanges, ce qui est insuffisant en terme d'analyse;

L'analyse du transfert de compétences de l'état pour d'autres compétences similaires inquiète les organisations syndicales et il est évident que nous ne pouvons permettre d'ouvrir cette brèche.
Enfin les nouveaux métiers engendrés par cette réforme n'ont pas été suffisamment à notre connaissance et l'administration ne nous pas offert de garanties de prise en compte de ces nouveaux métiers de prise en compte en terme d'emplois et d'autre part en mobilité pour les agents.

André donne la parole à Fabienne :

Pendant des décennies, les missions « sécurité bateaux et équipages » et les agents qui travaillaient dessus ont été les parents pauvres des services navigation qui , eux mêmes, étaient les parents pauvres du Ministère.

AUCUNE POLITIQUE NATIONALE NI LOCALE pour reconnaître le besoin de formation et de qualifications nécessaires sur ces missions spécifiques, aucune reconnaissance pour les agents devenus spécialistes dans leur domaine au bout de plusieurs années d'auto-formation et obligés de partir s'ils voulaient progresser dans leur carrière.

Aucune politique de recrutement n'a été menée, ce qui explique la disparité des corps et catégorie de personnels sur les mêmes fonctions, des C et B ou B et A sur des mêmes niveaux de fonctions, la disparition totale des savoirs dans des domaines pointus au départ en retraite des agents (ex les agents experts-jaugeurs), ce qui explique aussi que les commissions de surveillance aient eu recours dans les subdivisions à des agents de « bonnes volontés » pour accomplir le travail partiellement sur leur poste qui, de l'ingénieur ou du contrôleur ou de l'adjoint administratif, ceux-là mêmes que l'on remercie aujourd'hui et que l'on jette comme des kleenex.

Alors, les arguments que le Ministère avancent aujourd'hui pour en fait privatiser une partie d'activité tant au niveau des permis plaisance qu'au niveau sécurité des bateaux laissent sceptiques voire choquent les agents qui se sont investis malgré une politique désastreuse dans ce domaine.

Les 4 ETP supplémentaires annoncés sont l'arbre qui cache la forêt: la réalité est toute autre. La transposition en ETP par activité a été faite sur recueil d'informations en partie téléphonées et sur la base 2005 . Le recueil des données par activité très précisée a été difficile de par le morcellement des activités et tâches sur X agents dans les cellules et x agents dits « externes » travaillant à % de leur temps sur ces missions.

La transposition mathématique ainsi des ET¨P même abondée de 4 ETP ne compense pas le surcroît de travail à former de nouveau des agents , à se réorganiser et les temps de trajets beaucoup plus importants.

Par ailleurs, les 6 centres instructeurs comme les 10 commissions de surveillance n'épousent pas les territoires des services navigation et **compliquent la lisibilité de notre administration** tant en interne Fonction publique qu'en externe (usagers voie d'eau et collectivités locales). Elle répond plus , à notre avis, au **souci d'optimiser les ETP au mépris des conditions de travail des agents qui auront de longs trajets à faire**.

Enfin, vous établissez un calendrier très serré de consultation CTPM et CTP locaux fin avril avec nouvelles fiches de poste alors que les services , les agents concernés ne disposent pas de tous les éléments leur permettant d'élaborer un contenu de poste , d'apprécier le niveau des tâches suivant les contenus des arrêtés d'application non encore connus à ce jour : telles tâches deviendront -elles de niveau C ou B, B ou A ? plutôt sur un contenu administratif, juridique ou sur des connaissances techniques bateau? Combien de temps pour chaque tâche suivant les temps trajet par exemple?

Concernant la réforme plaisance, la répartition et le redéploiement de missions entre Directions des affaires maritimes (DAM), services navigation, DDE, semblent avoir pour préoccupation de replâtrer là où on démolit, de redonner du travail et donc occuper les effectifs là où on leur a enlevé auparavant des missions. C'est beaucoup de changement pour les agents notamment dans l'organisation des permis fluviaux et maritimes pour une plus-value de qualité de service rendu aux usagers très contestable.

La connaissance de ce dossier , les observations d' agents de toute catégorie concernés nous amène à poser les questions suivantes:

- Quel contenu et quelle qualification allez-vous donner aux agents de l' Etat pour un contrôle efficace des bateaux école alors que ceux-ci annoncent déjà qu'ils ne pourront pas tenir les temps de formation à moins de multiplier le prix du permis ?
- Comment agréer et contrôler le travail des experts privés, des sociétés de classification si nous ne sommes pas qualifiés nous-mêmes sur le domaine et reconnus comme tel par les experts?
- Va t-on privatiser aussi le jaugeage des bateaux (opération dans ce cas très onéreuse pour le batelier) et qui du même coup montera sur cale à l'étranger aux dépens de nos chantiers navals alors que cette opération était remplie par les agents reconnus experts-jaugeurs , que l' on a laissé partir en retraite la plupart d'entre eux sans assurer le transfert de compétence?
- Quel est l'avenir des cellules, subdivisions navigation attachées à une DDE et des agents qui travaillent partiellement sur les missions futurs « centres instructeurs », certains agents, à ce jour , manquant d'information ?
- Comment et par qui seront regardés les cas de ces agents dits « externes » quand leur DDE se préoccupe déjà peu ou pas de leur travail?
- Vous obligez les bateliers à davantage recourir à des sociétés de classification alors que le monopole de la société « VERITAS » est avéré et la qualité d'expertise contestée au sein de nos services. Comment les agents de l'état peuvent-ils être sereins dés lors qu'ils ne feront plus que signer des titres de navigation sur des rapports soit d'experts privés individuels ou sur rapport de sociétés de classification sans que le ministère s'assure de l'expertise de ses propres agents ?
- **QUEL EST L'AVENIR DES FUTURS CENTRES INSTRUCTEURS** comme de la mission police navigation : rattachés à la DRE? Préfecture? VNF comme on l'entend ici ou là?
- Pouvez-vous réaffirmer ici qu'il s'agit bien de missions régaliennes détachées de tout intérêt économique, de tout lobby ?

Nous demandons :

- un réexamen en hausse des effectifs , ETP affectés à ces missions
- à repousser les échéances des CTP locaux et dates d'affectation de postes pour permettre un travail d'élaboration des fiches de postes , de concertation avec tous les agents y compris « externes » en toute connaissance des contenus de travail
- un examen attentif , en CAP et entre services, de tous les agents en poste, qu'ils soient à temps plein sur ces activités ou partiellement,
- une réponse précise sur la place et le rôle des agents de l'Etat qui peuvent selon le décret faire partie de la commission de visites?

RE PONSES DE LA PARITE ADMINISTRATION:

sur des aspects techniques et réglementaires posées par la CFDT qui à notre avis, ne pouvaient pas éclairer les membres du CTPM qui ne travaillent pas sur le domaine.

Sur le recours trop important des sociétés de classification, il est annoncé que pour finir l'obligation est portée pour les bateaux de + 110 mètres au lieu de 60 M inscrit dans le projet de décret *(ce que les services ignorent à la date du CTPM ! Peut-être que les agents sur missions de contrôle auraient un peu mieux dormi car ça change le nombre d'interventions agents Etat).*

M. AYMERIC quant à lui objecte que les sociétés de classification sont contrôlées et par conséquent elles font leur expertise convenablement.

Le Président du CTPM quant à lui coupe court aux questions sur ETP et problèmes induits sur réorganisation des services car dit-il, les avis et votes au CTPM portent sur les décrets et non sur ces thèmes qui seront des points ultérieurs de CTPM ;
Il est rappelé que justement , il est demandé que chaque service mette en place un groupe de travail pour informer les agents et réfléchir à la réorganisation.
Nous n'en croyons pas nos oreilles mais ce qui ferment le débat : il est 18H30 ; le CTPM en est qu'au point 4 sur les 9 au total :ceci expliquant aussi sans doute cela.....

donc aucune réponse sur les principales questions posées.

COMMENTAIRES:
Les organisations nationales ont eu pour dossier que les projets de décrets mais pas les tableaux détaillés des ETP avant et après réformes qui ont été communiqués aux services en novembre 2006. Il faut que chaque agent aient toutes les informations, qu'il revoit son temps ETP sur son poste en 2007 / enquête 2005 puis projeter ce qu'il en reste après réforme. Demander les documents nécessaires à ce travail et la concertation = ceci vaut pour tous les grades et catégories car nos propres chefs d'unités n'ont pas toujours eux-mêmes l'information nécessaire .

Faire remonter à la CGT vos préoccupations .

Vote : Pour : Administration – Contre : CGT et FO – Abstention : CFDT

Point n°5 : Ce point a été retiré de l'ordre du jour.

Points n°6,7,8 et 9 concernent différents décrets relatifs à l'aviation civile.

Jean-Pierre FROMONTEIL
USAC-CGT

L'USAC pour la CGT a fait la déclaration suivante suite à la demande forte du président du CTPM d'aborder les points Aviation Civile dans leur globalité :

« Les points N°6 , 7 et 8 interviennent suite aux directives européennes et aux discussions franco-françaises, avant l'été 2006, précédant celles du protocole « Aviation Civile » de l'automne .
Notre syndicat loin d'avoir pratiqué la chaise vide, a développé une présence forte lors de la mission licence et un important travail aux négociations licence .
Nous tenons aujourd'hui à rappeler que ces discussions ont été menées, tambour battant alors que le calendrier ne l'imposait pas autant et que de nombreux ajouts par rapport à la simple transposition auraient pu attendre et être actés dans les discussions protocolaires globales aviation civile .

Les tactiques de négociation ont continué de déstabiliser les équilibres entre corps et une certaine focalisation sur le contrôle « pur » se superpose à l'actuelle séparation régulateur /opérateur.

La stratégie de marche forcée reflète à l'évidence une volonté d'aller vite sur la conformité de la DGAC par rapport aux textes européens ce qui a priori n'est pas choquant dans la forme.
Il existe néanmoins un énorme bémol de fond : celui de l'orientation de ces textes européens qui trouve inappropriée la plupart du temps:

- toute organisation service public avec sa cohérence non concurrence ouverte
- toute référence à la dimension nationale dans le patchwork européen.

Permettez moi d'insister sur le contexte où la licence se met en place.
Avec cette expression de foi de l'abbé Pierre, il est bon de garder un œil grand ouvert sur le ciel …OUI dans notre domaine le ciel c'est les emplois et les emplois ont un impact en terme d'aménagement du territoire : en exemple la péninsule bretonne ne serait pas la même sans le centre régional ouest de Loperhet.

- C'est pour cela que nous réaffirmons ce jour sur ces textes licence :
- notre volonté de maintenir le statut Fonction publique d'Etat de la DGAC et de ces composantes y compris la DSNA.
- Notre opposition au prestataire unique européen au sein d'un FAB et notre revendication d'une coopération renforcée entre prestataires.

C'est dans ce cadre que nous aborderons ces textes avec la volonté de poursuivre le travail déjà entrepris et sans sous-estimer dans notre domaine aéronautique

- D'une part, les avancées concrètes: rémunérations, carrières, reconnaissance des fonctions, notamment la qualification Premier Contrôleur en aéroports régionaux….
- Et de l'autre, les campagnes contre le service public et aussi contre le droit de grève qui portent conjointement des tendances de recul social, de dégradations des conditions de travail et de fait une conception moins démocratique et plus productiviste.
- En conséquence sans valider les options européennes des directives nous prendrons acte du travail franco français sur la transposition dans le code de l'aviation civile par un vote
- POUR au point N°6
- Nous poursuivrons en cohérence avec notre NON signature de l'accord licence par
- Une ABSTENTION aux modifications statutaires ICNA et TSEEAC :points 7 & 8
- Et sur le point N°9 relatif aux RTAC dans la continuité nous nous abstiendrons également.. »

FO a sur ce dernier point (RTAC) tenté de dénoncer un non respect d'engagement pris dans les tractations particulières qui ont précédées la signature FO.

L'USAC CGT n'étant pas invité dans ce face à face un peu laborieux des 2 côtés, aurait pourtant soutenu tout vœu syndical sur le sujet.

Telle était notre décision : et donc nous avons validé notre abstention.

Sur le point N° 7 : modification du statut ICNA nous avons rappelé notre opposition aux formes de maintien de licence des ICA instructeur circulation aérienne à l'article 9 :
« suite à l'évocation de la dimension « sécurité » faite dans la parité administrative, nous tenons à rappeler notre opposition aux formes de maintien de qualification pour les ICA de l'ENAC, sur positions. Avec la licence ces procédures deviennent plus formalisées et posent problème en terme de sécurité et nous pensons particulièrement aux grands centres de la région parisienne bien que le problème soit national. »

L'administration a rappelé dans une réponse de la DGAC sur plusieurs points que cette forme de maintien de licence est le résultat d'un compromis passé par l'administration avec un certain nombre de partenaires syndicaux.

Ce compromis l'USAC ne l'a pas cautionné et continue à dénoncer ses graves insuffisances en terme de sécurité et son manque de créativité .en terme de dialogue social.
Ce point a été pour nous un des points bloquants au moment de l'accord licence et une des raisons de notre non signature.
Vote point n°6 : Pour : Administration, CGT, FO et CFDT

Vote point 7,8 et 9 : Pour : Administration, FO et CFDT – Abstention : CGT

Relevé de décisions de la CE Fédérale des 6 et 7 février 2007

- Elaboration par le Bureau fédéral d'un argumentaire sur les salaires. Document de soutien qui servira aux militants pour amener les agents à l'action.

- Application du nouveau système de cotisations adopté au dernier congrès confédéral.

La date-butoir décidée par la CE Fédérale pour fixer le taux de reversement à la Fédération et **arrêtée au 31 mai 2007 pour toutes les composantes fédérales.**

→ **OPA** – Taux fixé à 12 % avec l'engagement du syndicat national des OPA à nombre égal de syndiqués, de reverser le même montant à la Fédération qu'en 2006.

→ **PTAS** – Le taux sera fixé au prochain congrès du syndicat en mai 2007.

→ **PTTE** – Le taux sera fixé à la prochaine CE nationale.

→ **USSERE** – Le taux sera fixé au Secrétariat national, le 15 févier 2007.

→ **Syndicat de la Centrale** – Le taux sera fixé au congrès du 15 février 2007.

→ **SD 31** – Le taux sera fixé à la CE du 13 mars 2007.

Au delà de la date-butoir, ce seront les 29 % qui s'appliqueront pour ceux qui n'auront pas fixé le pourcentage.

- Envoi d'une lettre aux syndicats par le trésorier fédéral pour une remontée plus rapide des cotisations. Ce courrier sera publié dans le Courrier du militant.

- Programmation d'une journée d'étude fédérale DIR sur l'organisation et l'outil CGT.

- Lors du Secrétariat fédéral du 14 février 2007, il sera recherché une date pour organiser une réunion concernant les transferts vers les Conseils généraux et la création de syndicats CGT dans ces services.