



## Compte rendu CGT-FSU du Comité technique ministériel du 21 janvier 2016

Premier Comité technique ministériel (CTM) de l'année oblige, le Secrétaire général a formulé ses vœux pour l'année 2016. Dans ses propos liminaires, il a souhaité des avancées sur des projets sociaux tout en soulignant le contexte particulier de difficultés budgétaires qui s'est traduit notamment par l'absence de budget pour les mesures catégorielles.

Dans son bilan 2015, il a rappelé quelques mesures qu'il a qualifié de positives telles que : les contractuels de l'environnement, la prime ONCFS, la prime de mobilité ONEMA, le rétablissement de la zone salariale pour les OPA des Antilles et de Guyane, les embauches OPA, le plan de requalification, le régime de prévoyance des agents des agences de l'eau : il annonce la parution au JO dès le lendemain du décret relatif à la participation financière des agences de l'eau à la protection sociale complémentaire de leurs personnels contractuels, les mesures prises pour les officiers de port adjoint, les logements de services VNF, le reclassement (l'intégration) des Inspecteurs des affaires maritimes dans le corps des Attachés et des ITPE...

Pour 2017, le Secrétaire Général a évoqué des dossiers prioritaires tels que le quasi statut des personnels de l'environnement et le plan de requalification, dossiers qu'ils espèrent confirmer et traduire à travers le projet de loi de finances 2017.

Il a ajouté que parmi les demandes des ministres, figurait bien le travail sur la partie routière du ministère : investissement, entretien et personnels d'exploitation.

Sur ces propos qui se veulent rassurants, les personnels concernés jugeront eux même de « l'ampleur » des mesures. Tout cela semble bien mince par rapport à la politique d'austérité et ses conséquences : gel du point d'indice, salaire et mesures catégorielles bloqués, baisse vertigineuse du pouvoir d'achat, restructurations permanentes génératrices d'anxiété et mal vivre au travail...

Lire la déclaration liminaire CGT – FSU ci-jointe.

### **Réponses du Secrétaire général suite aux déclarations des organisations syndicales.**

**Sur le RIFSEEP**, le SG rappelle la demande de dérogation des deux ministres (ROYAL et PINEL) pour les corps techniques et exploitation des ministères, et la réponse négative de la Fonction Publique. Elles attendent un arbitrage de Matignon. Il ne pourrait prendre des décisions que lorsqu'il aura des réponses des ministres.

**Indemnités Kilométriques Vélo** : c'est une mesure que la ministre souhaite étendre à l'ensemble de la Fonction Publique.

**Régime de prévoyance des personnels des agences de l'eau** : les choses avancent positivement, il y a eu un avis favorable du Conseil d'Etat. Le décret est paru au JO (le 22 janvier lendemain du CTM). Le SG reconnaît que pour cela l'action syndicale a été déterminante (grève très forte en 2015).

**CEREMA** : devant les attaques concernant le non respect du protocole initial et la baisse des moyens du CEREMA, le SG répond qu'il n'a pas à se substituer au directeur général du CEREMA.

**Établissement publics et opérateurs :** des rencontres entre nos deux ministres et les organisations syndicales seraient programmées cette année pour discuter leurs rôles sur l'action publique en l'état actuel de la décentralisation.

La DRH, Madame AVEZARD intervient ensuite sur plusieurs points :

**Réforme territoriale :** un comité de suivi s'est tenu le 17 décembre et un autre doit avoir lieu prochainement. L'objectif est de verser la prime mobilité rapidement. Il reste à dresser la liste des pièces principales, les arrêtés sont pris, il faut être prêt pour la prochaine publication du cycle mobilité.

**Note de gestion astreinte :** la DRH insiste sur le fait qu'elle ne fait que rappeler les modalités des décrets et arrêtés.

Nous intervenons pour lui démontrer que cette note est absurde et peut s'avérer dangereuse. Le fait de vouloir appliquer des textes de la Fonction Publique copié collé des astreintes des DDI est inapplicable pour les missions de notre ministère. Il y a une véritable confusion entre les différents types d'astreintes. Les camarades avec des exemples concrets font la démonstration que l'application peut parfois mettre en danger l'agent qui se verra dérangé toute la nuit au téléphone pour répondre à ses obligations et être dans l'obligation d'aller travailler le lendemain car ce temps là n'est pas considéré comme effectif.

Nous mettons aussi en garde la DRH sur la fragilité juridique que présente ce document.

Nous demandons l'annulation de la note de gestion sur les astreintes !

Madame AVEZARD dit ne pas avoir de remontées des services mais se dit prête à rédiger une note plus précise si des difficultés persistent. Le SG dit qu'un travail doit être fait au niveau de la DIT et des DIR avant de revenir vers les organisations syndicales. Une nouvelle rédaction devrait donc être proposée. Espérons que le bon sens l'emporte : il est quand même question de la sécurité de ses agents !

**Arrêté ZUS (Zone Urbaine Sensible) :** la DRH reconnaît des problèmes techniques et essaie de résoudre des problèmes tels que ceux de l'ENTE.

**Plan de requalification :** Madame AVEZARD ne dément pas l'annonce faite par la présidente de la CAP des SACDD concernant la nouvelle répartition des postes pour les requalifications de C en B : soit dorénavant 600 postes par LA (Liste d'Aptitude) au titre de 2016 et 200 par EP (Examen Professionnel) au titre de 2017. *Pour rappel avaient été annoncés pour LA : 300 postes au titre de 2016, 150 pour 2017 et 150 pour 2018 – pour EP : 150 postes pour 2017 et 150 postes pour 2018 (cf. [compte-rendu CGT de la réunion du 21/10/2015](#)).*

L'objectif est d'aller le plus vite possible, nous devons aller au bout de la liste d'aptitude afin de consommer la totalité de l'enveloppe. Elle annonce qu'une réunion sera programmée afin de présenter l'état d'avancement aux représentants des personnels.

*Devons-nous en déduire que le financement du plan de requalification pour 2016 est assuré avant même que la Fonction Publique n'ait répondu sur l'ensemble du plan triennal de nos ministères ?*

**PPCR (Parcours Professionnels Carrières Rémunérations) :** les textes sont en cours, ils seront rétroactifs au 1<sup>er</sup> janvier 2016 notamment pour le basculement d'une partie du régime indemnitaire en indiciaire.

Avant de regarder les points fixés à l'ordre du jour, le Secrétaire Général nous informe de sa volonté de rencontrer les organisations syndicales sur deux points : le rôle de l'Etat, le sens de l'action publique et le partage des missions entre le niveau régional et le niveau départemental, à travers **une démarche intitulée « culture transition »**.

En réponse aux questions sur les marges de manœuvre des organisations syndicales, le SG précise qu'il s'agira d'une information et d'une consultation, et non d'une négociation.

**Point n°1 : Projet d'arrêté modifiant l'arrêté du 4 novembre 2008 fixant la liste des opérations de restructuration de services ouvrant droit au versement de la prime de restructuration de service et d'aide à la mobilité du conjoint (1- DREAL PACA, 2- Plan de relance autoroutier)**

1- Restructuration de la DREAL PACA : cette prime sera accordée aux seuls agents du Thonolet, cela concerne 70 agents sur les 143 du service.

Toutes les organisations syndicales dénoncent les conditions désastreuses de la restructuration.

CGT-FSU stigmatise l'aspect restrictif de la mesure et demande l'extension de la prime à tous les agents de la DREAL PACA concernés par ces réorganisations afin de couvrir toutes les hypothèses de mobilité. Fin de non recevoir du SG.

<b>Vote PRS – DREAL PACA : contre unanime</b>					
	<b>CGT - FSU</b>	<b>FO</b>	<b>UNSA</b>	<b>CFDT</b>	<b>SOLIDAIRES</b>
<b>Pour</b>					
<b>Contre</b>	<b>X</b>	<b>X</b>	<b>X</b>	<b>X</b>	<b>X</b>
<b>Abstention</b>					
<b>NPPV</b>					

**2- Primes de restructuration des agents concernés par le plan de relance autoroutier (PRA)**

A travers une déclaration ci jointe, au-delà de notre opposition au PRA, nous dénonçons la méthode du ministère qui consiste à tout renvoyer au niveau local y compris ce qui est d'ordre statutaire, nous exigeons le report du processus de prépositionnement tant que nous n'aurons pas un cadrage national de garanties car il est indispensable que les agents puissent faire leur choix en toute connaissance.

<b>Vote PRS- Plan de Relance Autoroutier : contre unanime</b>					
	<b>CGT - FSU</b>	<b>FO</b>	<b>UNSA</b>	<b>CFDT</b>	<b>SOLIDAIRES</b>
<b>Pour</b>					
<b>Contre</b>	<b>X</b>	<b>X</b>	<b>X</b>	<b>X</b>	<b>X</b>
<b>Abstention</b>					
<b>NPPV</b>					

**Explication de vote :** nous en sommes aux 54<sup>ème</sup> et 55<sup>ème</sup> restructurations qui viennent s'ajouter à cet arrêté permettant d'ouvrir le droit aux agents concernés à cette prime de restructuration de service. Jusqu'à présent nous nous abstenions pour ne pas cautionner des restructurations auxquelles nous sommes opposées, mais laissons passer le texte pour ne pas priver les agents d'un droit.

Dans les deux cas qui nous étaient proposés à ce CTM, le dialogue social et les conditions étaient tellement déplorables, que nous avons préféré bloquer le texte par un vote contre et exiger un processus de négociation pour que les agents retrouvent leurs droits.

**Le vote contre étant unanime, un prochain CTM sera convoqué sous 15 jours.**

**Point n° 2 : Projet d'arrêté de délégation et de mise en place du décret relatif au don de jours RTT**

Si nous comprenons l'aspect social et urgent de la mesure, nous considérons qu'elle est à sens unique en faisant appel uniquement à la générosité des agents, qui pourront ainsi faire des dons de jours RTT à des collègues rencontrant de grandes difficultés.

Il aurait été préférable que l'administration fasse preuve elle aussi de générosité en prenant des mesures d'accompagnement pour les agents dans la souffrance.

Des demandes ont été faites sur l'extension du dispositif aux enfants de plus de 20 ans, aux conjoints, aux ascendants, ainsi que la possibilité de faire des dons ou de pouvoir bénéficier de ces dons en heures et non seulement en jours.

Nous notons que les OPA ne sont pas ciblés par le dispositif.

Sur ce point, la DRH précise qu'ils seront pris en compte dans la note de gestion qui va suivre.

Sur les autres points, une réflexion va être engagée pour savoir s'ils doivent être transcrits dans la note de gestion.

Sur le vote, nous avons adopté la même position, lors du Conseil Supérieur de la Fonction Publique Etat, nous nous sommes abstenus.

<b>Vote</b>					
	<b>CGT - FSU</b>	<b>FO</b>	<b>UNSA</b>	<b>CFDT</b>	<b>SOLIDAIRES</b>
<b>Pour</b>			<b>X</b>	<b>X</b>	<b>X</b>
<b>Contre</b>					
<b>Abstention</b>	<b>X</b>				
<b>NPPV</b>		<b>X</b>			

**Point d'information : Modification du décret n° 2008-680 du 9 juillet 2008 portant organisation de l'administration centrale du ministère de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de l'aménagement du territoire et de l'arrêté du 9 juillet 2008 portant organisation de l'administration centrale du ministère de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de l'aménagement du territoire.**

#### **Réorganisation au Secrétariat Général :**

Nous relayons le vœu formulé par nos camarades élus au Comité technique d'administration centrale qui refuse le transfert du bureau des associations à la DAF (direction des affaires financières-succédant au service des affaires financières) et demande son maintien auprès du Secrétariat Général.

Francis ROL TANGUY répond que le vote unanime contre des organisations syndicales au Comité technique d'administration centrale du 15 janvier, enclenche une nouvelle présentation et qu'il répondra en temps voulu.

#### **Réorganisation de la Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer (DGITM) :**

Les réorganisations de la DGITM sont notamment motivées par un renforcement des contrôles vers le secteur privé (PPP : Partenariat Public Privé). Nous nous interrogeons sur l'articulation de la DGITM avec l'Autorité de Régulation des Activités Ferroviaires Et Routières (ARAFER) mise en place suite à la loi Macron.

Sur ce sujet, J.LE DALL adjoint au DIT rappelle que l'ARAFER n'a pas compétence sur tout et doit seulement émettre un avis. La DGITM gère les contrats qui sont plus contraignants et se doit de renforcer sa capacité juridique.

Nous pointons le fait que l'orientation vers le secteur privé est une évidence, d'autant plus que la DGITM refuse de s'appuyer autant que de besoin sur ses établissements publics tels que le CEREMA, l'IFSTTAR et Météo France. Nous rappelons le refus opposé à l'intégration d'amendement par nos élus au Comité technique d'administration centrale (vote unanime pour ajouter l'appui de la DGITM en tant que de besoin par le CEREMA, l'IFSSTAR, Météo France) au prétexte que ces établissements effectuent des activités concurrentielles.

En réponse sur ce point, J.LE DALL pointe que le texte initial ne faisait référence qu'aux CETE et qu'il a été dans la logique de le remplacer par le CEREMA, les autres établissements n'étant pas prévus.

Nous interrogeons le SG sur le fait que l'information routière apparaisse bien toujours dans les missions et l'organisation de la DGITM, alors que les CRICR sont en train de disparaître. F. ROL TANGUY rétorque qu'il n'a jamais été question d'abandonner les missions d'information routière, mais de les réorganiser différemment.

### **Questions diverses :**

#### **Point sur l'indemnité différentielle temporaire (IDT) dans le cadre du RIFSEEP**

Cette indemnité vise à faire converger les régimes indemnitaires des agents travaillant dans les DDI. Ce dispositif est applicable du 1<sup>er</sup> janvier 2014 au 31 décembre 2016.

Il est rappelé qu'une note du 9 avril 2015 a précisé les modalités de paiement de l'IDT pour 2014. L'administration nous informe que pour les éventuels retards de paiement pour 2014 et/ou 2015 qui seraient dû à une gestion de dossiers complexes (ex. : congés maladie), un rappel pourra être fait en 2016 puisque les textes ne s'opposent pas au paiement de deux années sur une.

Enfin, un état des versements réalisés nous est communiqué : 2530 agents ont bénéficié de l'IDT dont 574 agents de catégorie A, 1900 de catégorie B et 56 de catégorie C.

#### **Point sur le financement des infrastructures de transports et l'entretien routier**

Cette question a été portée à l'ordre du jour par nos organisations. A travers une déclaration (ci jointe) nous avons pointé les dérives de la politique d'entretien routier dues notamment au manque de moyens et d'effectifs.

Nous nous sommes appuyés sur la participation de camarades de DIR (désignés en experts) afin qu'ils fassent part de la réalité du terrain, de la difficulté à exécuter leurs missions et de la détresse des agents. Ils se sont exprimés pour faire part de leur quotidien avec des routes mal entretenues faute de budget citant ces points particuliers où la récurrence des accidents parfois mortel provoque chez eux un sentiment d'impuissance. Ces accidents parfois dont leurs camarades sont victimes, l'anxiété, le sentiment que l'administration ne s'intéressent pas à eux...

En réponse à notre intervention, le Secrétaire général F. ROL TANGUY reconnaît une situation difficile, il est conscient de la situation sociale.

François POUPARD, le DGITM reconnaît que les crédits sont insuffisants, à tel point qu'il n'arrive pas à stabiliser le niveau du patrimoine routier. Mais il se défend en rappelant qu'il est tributaire des moyens que lui octroie le Gouvernement via la loi de finances, votée par le Parlement.

Il affirme que les ministres (Ecologie et Transports) ont conscience du décalage entre les paroles et les actes en matière budgétaire et qu'ils s'efforcent d'obtenir des crédits supplémentaires.

Sur la privatisation des réseaux, F. POUPARD indique qu'il n'a pas de philosophie sur les réseaux non concédés ou concédés. Pour lui, tout est question de professionnalisme.

Sur ce sujet, le SG va jusqu'à ironiser sur notre référence aux rapports de l'autorité de la concurrence pour dénoncer la situation de « rente » des Sociétés Concessionnaires d'Autoroutes (SCA), il remet même en cause l'objectivité de cette autorité sur les calculs des taux de rentabilité des SCA pourtant très élevés par référence au taux d'actualisation du capital (un écart de un point sur le Taux de Rentabilité Interne c'est plus de dix Mrds€ dans la poche des actionnaires des SCA).

En ce qui concerne le contrôle des SCA, le DGITM rappelle que leurs contrats sont devenus plus contraignants avec même une clause qui limite leurs profits et les obligent à reverser en cas de dépassement. Pour la CGT il est quasi improbable que la DGITM puisse justifier cette évolution tant les conditions de négociation des avenants du PRA avec les SCA sont à leur avantage, pour preuve elles ont obtenu satisfaction pour l'augmentation des tarifs des péages en janvier 2016 ! malgré les larmes de crocodiles versées par la Ministre.

La DGITM contrôle aussi les niveaux de services (669 en 2015).

Sur la gouvernance globale du réseau routier français, la DGITM travaille en collaboration avec les associations et les organismes liés aux collectivités territoriales.

Dans ses réponses, F. POUPARD fait référence essentiellement au secteur privé ( ? ) et à la capacité qu'à la DGITM à le contrôler. Pour lui, le réseau d'autoroute concédé a, pour l'Etat, les pouvoirs publics et les usagers un effet « vitrine » du professionnalisme de l'entretien et de l'exploitation.

Pour nous le sujet est tout autre, c'est le secteur public soumis à l'austérité qui est en danger pour exercer ses missions d'entretien et de préservation du patrimoine routier, nous lui faisons remarquer que dans le domaine routier pour la première fois les investissements privés sont supérieurs à ceux du public. Il faut redonner les moyens notamment en trouvant des ressources pour l'Agence de Financement des Infrastructures françaises de Transport (AFITF). Pour ce faire, la CGT préconise la création d'un pôle financier public pour abonder une fonds d'investissement des infrastructures. Pour nous, la question de l'évolution des prérogatives de l'AFITF actuelle ne peut faire l'économie d'une réflexion stratégique sur sa capacité à mobiliser de nouvelles ressources de financement par la BCE et les banques.

Nous demandons à M. POUPARD de prendre ses responsabilités envers les personnels et de pallier le manque criant d'effectifs (4839 ETP sur le budget 2016 programme 203 des infrastructures de transport). Les seuils limites sont atteints, les agents vieillissent et continuent d'effectuer des métiers pénibles et dangereux.

En conclusion que ce soit le DGITM ou le SG, ils répondent favorablement à notre demande de rencontre particulière sur le financement des infrastructures et la politique d'entretien routier.

Le SG nous propose de nous revoir au mois de mars sur ce sujet, pas forcément dans le cadre d'un CTM. Il est nécessaire d'élaborer un véritable bilan et des perspectives pour le service public routier rendu par les DIR.

\*

\* \*

## **Déclaration liminaire CGT-FSU**

lue par Laurent LE LOCK

Monsieur le Secrétaire général,

Mesdames, Messieurs,

Chers camarades,

Nous adressons nos vœux à l'ensemble des personnels et de leurs représentants ici présents. Souhaitons-nous à tous des combats les plus unitaires possible et beaucoup de victoires syndicales. Nous présentons également nos vœux aux représentants de l'administration. Nous ne doutons pas de leurs bonnes résolutions pour un véritable dialogue social en 2016 et l'arrêt des répressions syndicales.

Nous apportons tout notre soutien à nos camarades de Goodyear. Des peines de prison fermes sont requises à leur encontre alors que l'employeur vient de retirer ses plaintes, ils sont victimes d'un acharnement judiciaire avec la bénédiction du pouvoir en place. Peut-on envoyer des salariés en prison alors que leur seule faute est d'avoir défendu leur outil de travail et leurs emplois ? Quelle est cette justice qui laisse par ailleurs des détournements financiers colossaux impunis ?

Depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2016, les nouvelles régions existent, malgré nous, mais elles existent.

Nous vous avons retracé le tableau réel, lors du dernier CTM, du rejet massif de la part des personnels des propositions de réorganisation des DREAL fusionnées. Les organisations qui se mettent en place doivent tout faire pour minimiser les impacts sur les personnels.

Pour cela il faut de réelles expertises en CHSCT, conformément au Décret n°82-453 du 28 mai 1982 modifié relatif à l'hygiène et à la sécurité du travail ainsi qu'à la prévention médicale dans la fonction publique article 55, et pas une analyse comptable des réorganisations, faites par ceux qui les mettent en place. Ces expertises doivent être effectivement prises en compte contrairement à ce qui a été fait en DREAL PACA où malgré une expertise CHSCT, sur le regroupement des sites vers le futur siège, qui dénonçait des manquements aux normes et un impact négatif sur les risques psycho-sociaux, la logique comptable a primé.

N'oubliez pas vos engagements pris le 15 décembre 2015 lors du groupe de dialogue sur le respect de l'application des textes réglementaires en vigueur.

La préservation des compétences et des motivations des agents doit être une priorité, avant d'envisager d'hypothétiques gains de productivité ou économies d'échelle.

Encore une fois, nous vous demandons d'être vigilants sur l'application de l'instruction du 23 novembre sur le pré positionnement en DREAL, dans toutes les DREAL.

Les situations juridiques doivent être fortement consolidées, comme en particulier sur le travail en « site distant », pour lequel la solution à mettre en œuvre est bien un arrêté d'affectation qui entérine durablement la résidence administrative de l'agent sur ce site distant, et un arrêté d'organisation qui reconnaisse l'implantation multi sites.

L'action sociale doit aussi être préservée. Sur ce point, notre demande est claire : maintien des CLAS sur les périmètres des anciennes régions. Cela ne résoudra pas les situations difficiles, mais évitera de supprimer encore un filet de protection pour les agents. L'action sociale est plus efficace quand elle est de proximité.

Depuis hier se discute au Sénat la loi biodiversité, qui entérinera la création de l'AFB. Parallèlement, l'architecture se dessine pour l'AFB. Comprendre : les cadres supérieurs du ministère et des établissements ont bien avancé sur l'objectif de se trouver chacun un fauteuil. Mais pour le reste on est encore dans le flou, et les personnels sont de plus en plus inquiets de ce que signifiera concrètement, pour eux, ce grand mécano. Dans la foulée des créations des nouvelles régions et des renouvellements d'exécutif, bien difficile de savoir où vont les ARB, composantes essentielles de l'AFB mais qui lui restent extérieures et parfaitement modulables selon les régions. Où va le ministère ? Ce n'est pas neutre pour les agents des DREAL ou des DDT qui traitent de biodiversité. Où vont les services départementaux des établissements publics dans cette demande de plus forte mutualisation ? L'ONCFS reste en dehors, mais finalement suffisamment dedans pour prendre un peu la main sur le système ? Quelles seront les chaînes hiérarchiques ? Ceux qui ont bloqué hier l'intégration de l'ONCFS sont ceux qui la réclameront demain. Remarquez, ce sera une nouvelle occasion de tout réorganiser... et c'est reparti pour un tour ! Sans parler des Parcs Nationaux, non concernés par l'Agence de la Biodiversité, mais dont la feuille de route des directeurs leur demande désormais de s'occuper de transition énergétique ! Les Parcs Nationaux ne vont pas bien, c'est un symptôme révélateur de la situation réelle de la politique de notre ministère en matière de biodiversité.

L'inquiétude et la colère sont fortes dans tous les établissements publics de l'environnement.

Bien que tenues informées du dossier AFB, les organisations syndicales ne sont toujours pas entendues !

Le 4 février prochain, les personnels de l'Environnement sont appelés à faire grève pour des améliorations catégorielles et statutaires et pour des effectifs et des moyens supplémentaires pour exercer leurs missions.

Pour ce CTM, vous nous avez fait part tardivement de l'état des résorptions de retards de gestion. Nous avons pu faire le constat de progrès notables pour un ensemble de dossiers.

Mais qu'en est-il des dossiers ZUS ? Lors de la réunion du bilan social du 15 décembre 2015, nous avons remarqué que le stock de dossier ne diminuait pas, au contraire. Il semblerait que les arrêtés qui arrivent soient souvent faux et nécessitent des navettes : d'où viennent ces erreurs ? Lors de l'audience avec la DRH du 23/11/2015, nous avons présenté le cas des dossiers de l'ENTPE, avec 53 dossiers qui n'ont pas été traités. Quel est le problème ? Certaines catégories de personnels ont pu être traitées, d'autres pas du tout : les IPEF, les AUE, les contractuels CETE, les chercheurs, sans parler de cas particuliers qui peuvent concerner des catégories C, contractuels sui generis. Nous vous avons transmis les éléments, nous attendons des suites !

Concernant le RIFSEEP : pouvez-vous nous dire où on en sont les demandes de dérogations. Ce n'est pas au mois de juillet que nous souhaitons découvrir que tout le monde y passe. A moins que parmi ses bonnes résolutions, le gouvernement ait décidé de revenir sur le RIFSEEP en général. En tout cas, nous avons bien peu d'information y compris pour les corps dont vous souhaitez l'entrée dans le système cette année, puisqu'aucune dérogation n'a été demandée. Quid des ATE et TE ? Quid des chercheurs ? Pour les corps qui ont déjà adhéré, nous vous demandons un bilan global et par service des cotations de postes et des montants attribués.

A l'ONEMA, là aussi la mobilisation des agents et de nos organisations a été payante : avec la sortie du décret de décembre les primes de mobilité sont rétablies, mais les demandes de remboursement de trop perçu, pour une centaine d'agents, courent toujours. Nous ne pouvons que dénoncer le cynisme de l'administration, qui incite au règlement du problème par les tribunaux. Les erreurs de l'administration, qu'elle soit d'un établissement public ou du ministère, doivent être corrigées en premier par l'administration, pas par les magistrats.

Régime de prévoyance des agences de l'eau : là aussi cynisme absolu de l'administration, et nous avons dénoncé l'attitude de la Direction Eau Biodiversité (DEB), d'inaction voire d'hostilité, tout en prenant le taureau par les cornes. Pour en arriver à un taux de grève inédit des agents : 70 % !

Avez-vous calculé le prix global payé par les agents, pour une action que l'administration aurait dû entreprendre elle-même ?

En ce qui concerne l'intégration des Inspecteurs des Affaires Maritimes dans le corps des Attachés ou des ITPE, la dernière réunion en date du 19 janvier nous a confirmé que le dossier piétine. En effet sont mises en place de nouvelles modalités de reclassement des agents dans chacun des corps à partir des missions exercées. Or ces missions ne représentent pas l'ensemble des activités recouvrant le champ maritime effectuées par les IAM. Par exemple, le volet « Suivi de la ressource halieutique et du milieu marin » est gommé.

Un fois encore nous risquons d'aboutir à une perte de compétences et de spécificités noyées dans de grands corps. Quant au reclassement indiciaire, tel que l'administration l'a présenté, il conduira à une baisse du niveau salarial !!!

A notre demande, nous allons aborder le financement des infrastructures et de l'entretien routier à ce CTM, je ne m'étendrai pas sur ce sujet. En demandant d'inscrire un point à l'ordre du jour, nous espérons avoir un minimum de documents. Comme notre discussion va partir de rien, il y a de forts risques qu'elle n'arrive nulle part !

Institut ville durable : nous vous avons interpellé dans cette instance le 3 septembre dernier concernant l'Institut de la ville durable ; vous aviez répondu en substance que les préconisations du rapport de l'ANRU, qui avait subi une motion de défiance du CT de la DGALN le 9 juillet dernier, seraient peu suivies quant aux transferts de compétences de la DHUP et de la DGALN. La réflexion se poursuit. De manière insidieuse, les majors du BTP ont déjà un, voire deux pieds, dans l'instance de gouvernance de la future structure, avant même qu'on en connaisse la nature juridique, et pour l'instant, avec un degré 0 de concertation avec les organisations syndicales. Nous vous demandons le confortement du Plan Urbanisme Construction Architecture et des missions de la DGALN. Que nous répondez-vous aujourd'hui ? Pourrions-nous caresser l'espoir d'en savoir un peu plus qu'en septembre ?

2016 est la 6ème année de blocage de la valeur du point d'indice, donc de diminution du pouvoir d'achat pour les agents publics. C'est aussi la 6ème année, 4ème sous cette mandature, de fin des déroulements de carrière, puisque implicitement les avancements d'échelon ne sont plus censés représenter que la compensation partielle, de la hausse de prix. Nous évoquions lors du dernier CTM la prime spéciale versée par le MAAF. Côté MEDDE, avez-vous pu vous renseigner ?

En tout état de cause, notre premier souhait, pour 2016 est clair : qu'on en finisse enfin avec l'austérité, qui frappe la plupart des salariés, tous les fonctionnaires, notamment ceux de nos ministères.

A cet effet, les personnels de la fonction publique sont appelés à faire grève le 26 janvier prochain et à se mobiliser pour conserver une Fonction Publique garantissant :

- le statut général, les statuts particuliers et de véritables déroulements de carrière,
- la revalorisation immédiate et significative de la valeur du point d'indice et le rattrapage des pertes de pouvoir d'achat,
- un service public de proximité garant de la cohésion sociale

Je vous remercie de vos réponses.

\*

\* \*

**Point n°1 : Projet d'arrêté modifiant l'arrêté du 4 novembre 2008 fixant la liste des opérations de restructuration de services ouvrant droit au versement de la prime de restructuration de service et d'aide à la mobilité du conjoint (DREAL PACA, plan de relance autoroutier)**

**Déclaration CGT-FSU**

**Point PRS - Plan de relance autoroutier**

Monsieur le Président, mesdames et messieurs, chers camarades

En préalable, nos organisations tiennent à rappeler leur opposition au plan de relance autoroutier car il est contestable sur plusieurs points :

- Contestable car les projets ciblés ne correspondent nullement à des priorités, preuve en est puisqu'ils ne figurent pas dans le rapport mobilité 21 qui avait en charge de fixer les priorités d'investissement routier pour les 30 prochaines années.
- Contestable, car ce plan n'est en fait qu'un cadeau aux grandes entreprises du BTP et aux sociétés concessionnaires d'autoroutes qui finira d'amplifier leur situation de rente, situation je vous le rappelle, dénoncée par la Cour des comptes et l'autorité de la concurrence. Le protocole d'accord du 9 avril dernier validant la poursuite des concessions actuelles avec les sociétés concessionnaires historiques s'avère être une gabegie financière privant l'Etat de ressources attendues au sein de l'AFITF pour le développement des transports alternatifs à la route. La CGT, vous le savez, préconise la renationalisation des sociétés concessionnaires et la gestion publique du réseau routier national.
- Contestable, sur l'aspect financier, en effet si l'Etat avait lui-même investi en empruntant sur 30 ans à un taux de 1,45%, il aurait économisé 8,6 milliards d'€ sur les 12 milliards accordées en compensation aux SCA
- Contestable par le fait qu'il déstructure le réseau routier national et autoroutier non concédé et remet en cause l'organisation des 11 DIR actuelles voire à terme leur existence notamment dans le cadre des prérogatives et compétences des nouvelles régions.
- Contestable socialement pour les 42 agents concernés directement par le transfert de leurs missions aux SCA et pour les agents qui vont être impactés par des restructurations de service dans les DIR.
- Ce projet contestable sur tous ces points, a été contesté par les CT ou CHSCT des DIR concernées

Nous sommes peut être nostalgiques d'un temps où le ministère se souciait de ses agents, mais force est de constater que ce temps est bel et bien révolu.

La manière dont vous avez abordé le transfert des agents est inadmissible.

Vous avez sans doute considéré que le nombre d'agents concernés était quantité négligeable en renvoyant le soin de traiter les transferts aux SCA et les réorganisations des DIR aux directions locales et ce y compris pour les sujets d'ordre statutaire.

Nous considérons que toute réorganisation et transfert relève d'un cadrage national afin que l'administration soit en capacité de prendre des mesures d'accompagnements y compris d'ordre juridique suffisamment en amont pour répondre aux préoccupations et aux droits des agents en termes de maintien de l'emploi, d'organisation de travail, de rémunération, de retraite ...

La CGT a rencontré le cabinet du ministre des transports et la DIT, le 1<sup>er</sup> juillet 2015 pour dénoncer la méthode et exiger de véritables garanties pour les personnels. Nous avons remis ce jour là nos revendications qui correspondent aux attentes des personnels.

Une réunion plénière s'en est suivie le 29 septembre où un document de cadrage nous a été remis, comprenant 2 parties :

- Une partie où les agents acceptent d'être affectés au sein d'une SCA
- Une partie où les agents ne veulent pas être affectés au sein d'une SCA

Ce document ne convenait pas aux organisations syndicales car il se contentait de rappeler les dispositifs juridiques en vigueur et ne répondait nullement aux attentes des agents en termes d'emploi notamment sur les possibilités de retour en sureffectif dans une DIR ou un service de l'Etat mais surtout ne donnait pas de garanties de maintien de la rémunération pour les agents dont les services seront restructurés.

Le document pointait également un vide juridique pour les OPA exclus des détachements et des principales mesures d'accompagnement avec comme solution qu'une possibilité de MAD à titre individuel.

Ce jour là, le directeur de cabinet nous a dit avoir pris en compte nos revendications, une autre réunion a été programmée le 8 décembre 2015 où une nouvelle mouture nous a été présentée mais qui n'était en fait qu'un copié collé de la précédente, abstraction faite d'une inversion de paragraphe et d'un chapitre sur le maintien de la rémunération renvoyant à des décisions ultérieures.

Le 8 décembre, unanimement les organisations syndicales ont demandé le report du pré positionnement tant que des garanties ne seront pas apportées aux agents. Il est inadmissible qu'un agent soit amené à prendre une décision sans connaître les garanties qui lui sont apportées et les projets de services.

La CGT a rappelé les exigences des personnels et demandé l'expertise du CHSCT, obligatoire et prévue par l'article 57 du décret du 22 mai 1982 en cas de réorganisation importante

Le 8 décembre, Monsieur MOREL Directeur de cabinet du ministre des transports s'est engagé sur plusieurs points :

- Sur la possibilité de retour en sureffectif, il avait donné son accord mais nous n'avons toujours rien de formalisé.
- Sur le maintien de la rémunération notamment pour les agents des DIR dont les conditions de travail ont été modifiées, il renvoie vers des décisions à prendre au niveau des ministères de la fonction publique et du Budget,
- Sur le report du pré positionnement, il renvoie vers une concertation ministérielle.

Il s'est engagé à revenir rapidement vers les organisations syndicales pour faire de nouvelles propositions.

Nous sommes le 21 janvier 2016, nous n'avons toujours rien et ce malgré les relances du secrétaire général de la FNEE-CGT auprès du Cabinet.

Le processus de pré positionnement effectif depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2016, court toujours bien que les agents n'aient pas de cadrage national clair. C'est inacceptable !

Par ailleurs, nous constatons que les expertises des CHSCT n'ont pas toutes été réalisées.

Monsieur le Président, nous exigeons du ministère qu'il respecte ses engagements. Nous vous demandons de stopper le processus de pré positionnement et de répondre à travers un cadrage de garanties nationales aux attentes des personnels transférés ou dont les services seront restructurés, en terme d'emploi, de conditions de travail, de maintien global de la rémunération y compris service fait, de retraite, de droit social, syndical ...

En ce qui concerne, le texte soumis à l'avis de ce CTM qui vient se rajouter à la longue liste des restructurations du ministère, il est une goutte d'eau pour tenter de compenser les conséquences pour les personnels impactés, ceux des services de l'Etat et ceux transférés aux SCA.

\*  
\*       \*

## **Questions diverses : Point sur le financement des infrastructures de transports et l'entretien routier**

### **Déclaration CGT-FSU**

Monsieur le Président, mesdames et messieurs, chers camarades

Comme nous l'avons indiqué dans nos propos liminaires, c'est à notre demande que ce point a été inscrit à l'ordre du jour.

Devant la situation désastreuse de nos services et l'inquiétude croissante de nos collègues nous sommes dans l'obligation de vous interpeller sur la politique routière du ministère.

Tout d'abord pour étayer nos propos, nous tenons à rappeler quelques chiffres.

Le réseau routier français représente à lui seul environ un millions de kms essentiellement gérés et entretenus par les collectivités territoriales.

Le réseau routier national ne représente que 2% du linéaire mais en contrepartie supporte 34% du trafic

- 9000 kms sont concédées aux sociétés concessionnaires d'autoroutes, réseau qui supporte 15% du trafic
- 12500 kms sont gérés par l'Etat dont 2400 kms d'autoroutes, réseau qui supporte 19% du trafic

Le transport routier représente à lui seul 85% du transport de marchandises

Le secteur des transports est le plus émetteur de gaz à effet de serre, (30% de GES et 39% de CO2 en 2014) et le transport routier émet à lui seul 94,6 % du CO2 des transports

Un autre chiffre est également très explicite : un poids lourd représente en termes d'usure de la route l'équivalent de 100 000 VL et il est avéré que la généralisation de la circulation des PL de 44t entraîne de nouvelles dépenses d'entretien des réseaux.

A travers ces chiffres sont posés clairement les enjeux de la politique des transports dans notre pays pour répondre aux besoins du développement économique des territoires et des mobilités des citoyens ainsi qu'aux défis environnementaux et énergétiques.

Aujourd'hui le constat sur l'état de l'entretien des infrastructures routières est parlant :

- D'un côté, un réseau concédé relativement bien entretenu par des SCA en situation de rente financière (avec des Taux de Rendement Interne de l'ordre de 8 à 10 %) et un chiffre

d'affaires en constante évolution de 26% entre 2006 et 2014, tiré des augmentations continues des tarifs de péages qui dépassent l'inflation et qui sont en décalage avec les réalités économique de l'exploitation (endettement maîtrisé et risque trafic faible).

Cette situation est dénoncée par la Cour des Comptes et la Haute autorité de la Concurrence. Les profits colossaux des SCA ne sont pas réinvestis dans l'entretien du réseau routier national, ou vers d'autres modes de transports moins émetteurs de gaz à effet de serre. Ils rentrent directement dans les poches des actionnaires.

- De l'autre côté, un réseau routier géré par les DIR qui se dégrade rapidement faute de financement et d'effectif pour en assurer l'entretien. Attention de ne pas tomber dans les mêmes errances que pour le réseau ferroviaire Dès leur création les DIR, il ya 10 ans étaient en sous effectifs évalués à 1000 agents par les préfigureurs, phénomène qui s'est amplifié avec les réductions imposées par les lois de finances successives. A tel point qu'aujourd'hui le seuil limite est atteint, nous sommes au bout de l'implosion.

Les réseaux sont mal entretenus, preuve en est que les IQRN sont en baisse constante.

Des équipes n'arrivent plu à assurer leurs missions ou alors dans des conditions extrêmes mettent parfois en danger la vie des agents. Le nombre d'accident est suffisamment parlant !

Derrière cette situation de déséquilibre des ressources, qui va s'amplifier avec le plan de relance autoroutier, se pose la question du financement de la politique d'entretien du réseau non concédé.

Le financement des infrastructures routières nationales est assuré en partie directement par l'Etat et pour l'autre partie par l'Agence de Financement des Infrastructures de Transport de France (AFITF)

Pour l'Etat, depuis de nombreuses années, le choix politique de l'austérité budgétaire des Gouvernements successifs est de contracter les dépenses publiques et les moyens accordés aux services publics à la faveur de la compétitivité des grandes entreprises et de la rentabilité financière.

Pour l'AFITF, les ressources dédiées ont été considérablement amputées notamment avec la suppression de l'Ecotaxe. Dans le budget transport 2016, la proposition du Gouvernement, est de ne retenir qu'une fraction du rehaussement de la TICPE à hauteur de 715 millions€ (contre les 1,13 milliard € en 2015). C'est donc un reversement de 400 M€ au budget de l'Etat pour compenser la baisse des impôts décidée par le Gouvernement. Non seulement cela ne permettra pas de combler le manque à gagner lié à la suspension de l'écotaxe PL ni de sortir l'AFITF de la gestion d'un budget de crise faute de ressources pérennes.

Construites par défaut, sans véritable cohérence de réseau et sans moyens appropriés suite à la loi de décentralisation transférant une partie du réseau routier aux collectivités, les DIR sont devenues exsangues, saignées par la réduction des moyens et des effectifs. Pour réaliser leurs missions leurs solutions sont souvent l'externalisation des missions vers le secteur privé. Des cas flagrants et des audits démontrent par ailleurs que ce n'est ni gage d'efficacité ni source d'économie bien au contraire !

Les personnels s'inquiètent également des conséquences sur les conditions de travail avec le risque de sous-traitance en cascade. C'est une véritable spirale du déclin du service public routier que le gouvernement et les DIR mettent en place.

Nous ne sommes pas dupes, les restructurations, les réorganisations, les projets de services ne sont pas dans la perspective d'une amélioration du service mais pour palier aux manques de moyens et d'effectifs et préfigurent encore de nouvelles réformes de grande ampleur.

Nos craintes sont malheureusement confirmées que par les propos du DGITM François POUPARD tenus ici même lors du CTM du 03 septembre 2015 qui reconnaît ouvertement le manque de moyens et d'effectifs mais ne donne comme solution que la baisse des niveaux de service

Nous revendiquons un véritable service public routier qui réponde aux enjeux économiques environnementaux, aux besoins d'aménagement du territoire ainsi qu'à la sécurité des usagers et des agents.

Pour nous, le réseau routier est un bien public qui ne doit pas générer des profits au secteur privé. La seule solution doit être la réappropriation de la gestion publique du réseau routier national et de redonner les moyens au service public routier :

Il faut pour cela

- Renationaliser les sociétés concessionnaires d'autoroute car c'est une évidence économique.
- Réunifier le réseau routier national non-concédé et le réseau concédé pour permettre la création d'un réseau national structurant, cohérent, placé sous le contrôle de l'Etat et assuré par des agents à statuts publics.
- Se doter d'une organisation permettant de réaliser un niveau de service adéquat.
- Avec une direction des infrastructures de transport en charge la gestion centralisée de l'ensemble du réseau national mais aussi assurant une gouvernance par l'Etat de l'ensemble du réseau routier (national + collectivités)
- Des services déconcentrés réorganisés à partir d'une logique de réseau permettant une proximité territoriale par souci d'efficacité et de coûts environnementaux
- Une organisation avec des services supports tels que des parcs pour assurer efficacement les missions d'exploitation et d'entretien avec des ateliers, des magasins des moyens en matériel BTP mutualisés...
- Mettre fin à la politique de suppression d'emplois avec des recrutements de fonctionnaires et OPA pour avoir des effectifs nécessaires garantissant un bon niveau de service aux usagers et de bonnes conditions de travail et de sécurité aux agents d'exploitation.
- Mettre fin à tout recours en PPP, aux externalisations et se doter des moyens financiers nécessaires à la gestion et à l'entretien d'un grand service public routier

Monsieur le Président, nous pensons que sur ce sujet, il faut aller au-delà d'un simple point abordé en question diverse en fin de CTM.

Nous vous demandons un véritable bilan et des perspectives en organisant un CTM spécifique ou un point pour débat dans un CTM, sur le service public routier national, sur la base de documents fournis par le ministère.