

SERVICES MARITIMES

Groupe d'échanges maritime ; rencontre du 4 décembre 2006

Administration; S G, D G P A, D G M T/DTMRF .

Syndicats;

CGT ; fédération de l'Equipement ; Jean Marie RECH (Secrétaire général Fédération) ; Jean GAUDEFRY (Fédération), Roger VIRY (fédé - snopa), Jean louis CARBALIDO (snptte), Alain GODEC et Nicolas MAYER (snpam,)

Excusé : Patrick HEDEVIN (snopa - Calais)

fédération des Ports et Docks ; François RECHER (délégué national officiers de ports – Le Havre) et Eric Franques (Officier de port de La Rochelle)

Union Interfédérale Transport (UIT-CGT) Gérard Le Briquer.

FO, CFDT.

Exposé de l'administration et échanges avec les représentants syndicaux.

Etat d'avancement de la procédure de désignation des autorités portuaires : voir *tableau Excel ci –joint* ; Il faut noter qu'il s'agit principalement des régions qui seront destinataires de l'autorité portuaire des ports de commerce, sauf pour les ports de Normandie (Dieppe, Cherbourg, et Caen-Ouistreham) pour lesquels les départements 76 et 14 et les communautés d'agglomération de Caen et Dieppe ont fait acte de candidature après le délais de six mois fixés initialement par la LOI - LRL (Article 30) ; En vue de permettre la constitution de syndicats mixte la LOI doit être modifiée ; confirmation que **les dispositions de la proposition de LOI** en vue de faciliter le transfert des ports maritimes aux groupements de collectivités ne concernent que les ports de la Normandie : le projet de Loi a été approuvé par le Sénat le 7 novembre 2006 et sera discuté à l'Assemblée Nationale le 14 décembre 2006.

La CGT a renouvelé son désaccord avec le projet de LOI qui implique plusieurs nouveaux employeurs pour les agents transférés, que sont les différents syndicats mixtes en cours de création n'ayant pas de structures d'accueil comme en disposent les régions ; donc inquiétudes des agents pour leurs missions et garanties collectives : environ 60 à Dieppe, 60 à Caen Ouistreham et 25 à Cherbourg.

Les concessions portuaires arrivées à échéance avant le transfert ou moins d'un an après le transfert seront prorogées d'un an : Il s'agit des **ports de commerce** de : Cherbourg, Brest, Bayonne, Port La Nouvelle, Sète et Lorient et **du port de pêche** de Sète.

Le principe général est que les collectivités bénéficiaires du transfert prendront le relais de l'Etat, en tant qu'autorités concédantes des concessions actuelles d'outillage CCI ; ce changement d'autorité n'implique pas qu'elles soient dans l'**obligation de mise en concurrence des CCI (pas plus que l'Etat qui n'y a fait usage avant) mais cependant** rien ne s'oppose à la mise en place de la procédure d'appel d'offres ¹de type LOI SAPIN avec publicité et appel à candidature selon un cahier des charges et contrairement aux marchés publics, la collectivité a le pouvoir de négociation avec le futur délégataire.

En tout état de cause, en cas de changement de concessionnaire il serait fait application des dispositions de l'Article L-122 –12 du Code du travail portant obligation au nouveau concessionnaire de reprise des personnels CCI.

¹ Pour les 7 conventions prorogées pour un an, il y a des dangers de mise ne concurrence sur la base de critères de compétitivité et du moins disant social au détriment des exigences sociales et des garanties collectives de nature à lutter contre la précarité de certains emplois.

Les délais et procédure de transfert des biens, des services et financiers.

Les montants des transferts financiers correspondant à la fois aux compensations des charges transférées (d'une part le fonctionnement et l'entretien des ports et d'autre part, les investissements engagés au cours du CPER) font l'objet de validation par la Commission d'Evaluation des Charges Economiques (CECE) : pour les **charges de fonctionnement et d'entretien c'est un montant de 10,5 millions d'€** calculés sur la base d'une moyenne annuelle sur les 3 dernières années qui sera transférée dans la DGD ; et pour les **investissements le montant est de 4,5 millions d'€**, calculé sur la base des dépenses de l'Etat sur les 10 dernières années et corrigées pour l'année 2006 des effets de moins value liés au retard dans l'exécution des CPER 2000/2006 ; l'évaluation des sommes à verser prend en compte des montants de crédits en autorisation de programme (AP) au lieu des montants en crédits de paiement (CP) .

La CGT a fait savoir que les transferts actuels s'inscrivaient dans le désengagement général de l'Etat déjà avérée depuis de nombreuses années, et constituaient des impacts lourds sur les charges des collectivités tendant à les endetter pour faire face aux investissements en infrastructures nécessaires pour le développement des ports, c'est bien cette logique que la CGT a combattue dans la décentralisation.

Les conventions de transfert des biens et des modalités de mise en œuvre sont en cours d'examen auprès des régions et quelques unes seront signées d'ici la fin 2006, comme par exemple celle du port de Bayonne que la région a signée au 1^{er} août 2006 ; cette convention vaut désignation de la région comme autorité portuaire. En cas de difficulté ou de retard dans la signature des conventions de transfert, il y aura un arrêté du Préfet pour la désignation de l'autorité portuaire.

Sauf pour les Capitaineries ² qui ne sont pas transférées dans le cadre de ces conventions ; **la distinction entre des ETP** correspondant aux missions de l'Autorité Investie du pouvoir de police du port (AIPP) restant une mission régalienne de l'Etat dans les ports de commerce y compris ceux concernés par le transport de matières dangereuses **et les ETP** correspondant aux missions des autorités portuaires n'est pas opérationnelle et est contestable.

La CGT a réaffirmé son opposition à la séparation des missions de sécurité relevant de l'AIPP de celles exercées concernant l'exploitation au titre de la compétence d'autorité portuaire (AP); cette séparation dogmatique est dangereuse en regard des tâches complexes et très techniques qui requièrent des compétences nautiques lorsqu'il faut gérer les interventions sur un navire.

Dans la foulée de cette première phase de transfert des biens, il sera proposé, dans les trois mois suivant, une convention de transfert des compétences et des services avec la mise à disposition (M à D) des services au 1^{er} janvier 2007; **Environ 638 ETP** (comprenant 48 Officiers de ports et officiers de port adjoint non transférés).

Confirmation des mises à disposition des ETP (MàD) à titre individuel des agents : Un choix individuel (droit d'option ³): les agents peuvent choisir entre le détachement sans limitation de durée sur un cadre d'emplois de la FPT et l'intégration dans la FPT sur la base des dispositions des décrets d'homologie : corps d'accueil et conditions indiciaires.

² Voir compte rendu de la Fédération Nationale des Ports et Docks ci-joint en annexe

³ **Rappel pour ce qui concerne le droit d'option des agents ;**

- *Réservé aux fonctionnaires : durée 2 ans à compter de la publication du décret de transfert de service*
- *Date d'effet du droit d'option (LFI 2006): - Le 1er janvier n+1, s'il est exercé avant le 31 août de l'année n - Le 1er janvier n+2, s'il est exercé entre le 1er septembre et le 31 décembre de l'année n - En l'absence de choix, détachement sans limitation de durée au 1er janvier de la 3ème année suivant la publication du décret de transfert, s'il est publié entre le 01/01 et le 31/08, ou au 1er janvier de la 4ème année suivant la publication du décret de transfert, s'il est publié entre le 01/09 et le 31/12*

La CGT a informé la DGPA de la rencontre de la CGT avec le Président de l'Association des Présidents de France qui nous avait dit tout son intérêt pour l'élaboration d'un « **Vademecum** »⁴ **portant les éléments du cadrage de garanties statutaires nationales à l'intention des agents et des structures d'accueil des Régions comme cela a été fait pour les transferts des agents aux Départements dans le domaine routier ; Nous avons donc demandé à la DGPA de se rapprocher de l'ARF pour la mise en place de ce travail urgent.**

La CGT a également exigé que les recrutements des agents sur les postes vacants soient mis en œuvre jusqu'à la date du transfert sinon c'est le risque de perdre des emplois « physiques » et de gérer de la masse salariale comme variable d'ajustement.

A suivre au niveau des DGRE à travers les BOP : Nous avons demandé à la DGPA de faire remonter les informations des DGRE qui ont arbitré les BOP-R des deux programmes Transport Terrestre et Maritime et Sécurité des Affaires Maritimes afin de les communiquer aux syndicats.

Par ailleurs, il est urgent de provoquer **la réunion de commissions tripartites (entre l'Etat, les collectivités et les représentants des organisations syndicales)** pour chaque transfert de port : car il faut discuter des conditions de travail et des garanties sociales (régimes indemnitaires et RTT ...etc droits des agents et consultation des CSHS et CTP; et faire le point sur la mise à disposition (MàD) des services et effectifs au 1/01/07.

Or ces commissions tripartites n'existent pas au niveau des Conseils régionaux et elles ne sont mises en place que lors du premier transfert ! nous dit la DGPA !!

Le Secrétaire général de la Fédération a fait observer que les élections des représentants des personnels parmi les T.O.S viennent d'avoir lieu dans les Régions et désignent les représentants pour 6 ans ; **Mais quelles mesures seront prises pour les personnels de l'Equipement transférés ???? si rien n'est fait nous serions dans une situation de véritable déni de démocratie !!!!**

Cas des OPA ;

La loi prévoit leur mise à disposition à titre individuel (article 107)

Évolution du statut : dans le même cadre que les OPA des parcs (suites du rapport Courtial)

Cas des marins ;

Analyse de l'Etat : les contrats de marins sont repris par la collectivité qui bénéficie du transfert des ports ; Le Conseil d'Etat confirme cette analyse que s'agissant de contrat de droit privé il n'y a pas d'intégration comme pour les contrats de droit public ;

Que reste t'il des engagements du Ministre au CTPM sur les garanties d'emplois de marins nationaux pour les missions de dragage auprès des collectivités ? Reste le problème des dragues en propriété du GIE national du dragage qui ne peuvent être remises directement aux collectivités ; L'Etat pourrait procéder au transfert de celles-ci après rachat des dragues au GIE.

| |
|--|
| Conclusion : Les personnels de tous les secteurs maritimes doivent se faire entendre. |
|--|

a) Sur les problèmes liés au transfert et dans le même temps avec les personnels et sur les missions « restant Etat » qui sont aussi confrontés à tous les volets liés aux **projets de mutualisation et de réorganisation des services** (rapport Monadier lié à la refonte de la signalisation maritime ; projet de réorganisation des grands services, comme celui du SMBC ou démantèlement du SMNLR; rapport Gennevois - Hamon sur le rapprochement des affaires maritimes et des services DDE, remis au ministre mais non rendu public). **Il est urgent de mettre en débat tous ces aspects.**

b) La CGT a rappelé son exigence de faire jouer tout leur rôle aux CTP des services et l'urgence à réunir le CTPS MER, instance transverse de consultation des personnels sur les compétences maritimes du ministère, qui a été réuni une seule fois depuis son installation; la Fédération va relancer ce dossier auprès du DGMT, de la DGPA et du SG.

⁴ Nous rappelons que lors de la dernière audience dans le cadre du groupe d'échange de juin 2006 la CGT avait fait confirmer par la Direction que les instructions générales par circulaire de la DGPA aux chefs de services sur les garanties nationales, sur le maintien des rémunérations, sur la mise à disposition individuelle, sur le détachement sans limitation de durée s'appliqueront de fait dans les services maritimes.



FEDERATION NATIONALE DES PORTS ET DOCKS CGT
Commission Fédérale Technique Officiers de Port
Et Officiers de Port Adjoint

François RECHER
Délégué National Adjoint
6 rue du Calvaire
76290 Fontaine la Mallet
tel/fax :02 35 30 04 29
mèl : francrech@aol.com

GROUPE D ECHANGE MER DU 4 12 2006

Pour l'administration, étaient présents JB Maillard ,Magali Aufan et A. M.Le Guern(F. Cazottes absent pour raison de santé)

La CGT était comme de coutume fortement représentée :

J.M. Rech, Roger Viry, G. Le Briquer, J. Gaudefroy, A. Godec, N. Mayer, et, pour les officiers de port, F. Recher et E. Franques.

Un point sur la désignation des collectivités destinataires des transferts (tableau joint) avec le cas particulier des ports de Haute et Basse Normandie pour lesquels la loi doit être modifiée pour introduire la notion de syndicat mixte.

Les services seront mis à disposition au 1^{er} janvier 2007 avec convention signée dans les 3 mois.

Pour le cas particulier des Capitaineries, mise à disposition au 1^{er} janvier 2007, mais la nouveauté réside dans le fait que le dosage de leur activité entre Autorité portuaire : AP (collectivité) et Autorité investie du pouvoir de police :AIPP (Etat) s'est avéré infaisable (ce que nous avons toujours proclamé fortement à une administration aveuglée par le dogmatisme de la séparation du régalién et de l'exploitation !), tant nos activités sont imbriquées.

Il s'en suit que la mise à disposition se fait en bloc pour le moment.

Ce groupe d'échange a permis de souligner un certain nombre de points incohérents dans le règlement général de police refondu pour la circonstance de la décentralisation :

Article 3 :

La désignation des postes à quai par l'AP...après concertation avec le professionnel compétent qu'est l'AIPP revient à faire dire par l'AP au navire, ce que l'AIPP à jugé possible du point de vue nautique !

On a donné à l'AIPP un porte-parole pour transmission de ses consignes...belle simplification !

Article 13 :

L'AP ne peut juger si le navire à qui elle ordonne de se déplacer a besoin de remorqueurs et de personnel en supplément, cette AP n'a,par son recrutement, aucune compétence nautique.

Article 19 :

Même observation sur la non-qualification de l'AP pour juger du bien-fondé d'un déballastage dans le port et des anomalies que cette opération peut présenter, entraînant l'ordre de la cesser.

Par contre, les officiers de port pourraient utiliser leurs prérogatives issues de la loi sur l'eau pour verbaliser la pollution éventuelle autorisée par l'AP.....

Article 25 :

Les travaux sur navires nécessitent une connaissance technique qui échappe à l'AP.

Dans ces conditions, comment pourrait-elle en fixer les conditions ?

Certaines interventions peuvent aboutir à des accidents(type explosion par travaux au chalumeau),un arrêt pour entretien du moteur peut nécessiter l'appoint d'un remorqueur en cas de météo défavorable. Quelle compétence faut-il pour autoriser ou refuser, sinon celle des officiers de port !

Il apparaît que l'administration, prisonnière de la loi avoue son impuissance à en décliner les principes en entrant dans le détail des applications pratiques.

Le rôle de l'Autorité portuaire risque finalement de se cantonner à la police du domaine(un garde-champêtre comme nous lui avons fait remarquer) ce qui n'a pas semblé soulever de protestations de la part de ses représentants.

Les délégués : François RECHER Eric FRANQUES

