



Le service public est notre richesse: complémentarité entre État et collectivités territoriales.

II Missions

II-1 Transports et infrastructures

II-2 La maîtrise des réseaux : propriété et finalité des infrastructures

II-3 Avoir une approche d'ensemble, multimodale et de la complémentarité des modes et non d'une juxtaposition est essentiel.

II-4 Actuellement, nous sommes sur une organisation séparée entre chaque mode, indépendants les uns des autres :

- elle exacerbe la concurrence et l'opposition entre modes,
- elle donne lieu également à des concurrences budgétaires sous l'exercice de rapports de forces et de lobbyings entre les gestionnaires d'infrastructures :

II-5- Direction nationale des Infrastructures de transport et de la Mer (DGITM du ministère de l'écologie) en charge du développement et de l'entretien des infrastructures nationales de transport (20 000 km RRN-réseau routier national-, 30 000 km de voies ferroviaires, 8 500 km de voies navigables, 3 500 km de TC en Ile de France.....)

II-6

- Les sociétés privées d'autoroutes (réseau concédé privatisé depuis 2005): VINCI (ASF, Cofiroute, Escota) ; EIFFAGE (APRR, Area) et ABERTIS (Sanef, SAPN) ; tunnels : ATMB et SNTRF

- Les sociétés « publics tunnels » : ATMB et SNTRF
- Réseau Ferré de France (RFF) ; propriétaire et gestionnaire du Réseau Ferré de France (RFN) depuis 1997;
- Epic-VNF depuis 1992 et EPA-VNF en janvier 2013, gestionnaire du réseau de voies navigables ;
- Grands Ports Maritimes (GPM) propriétaire et gestionnaire des infrastructures portuaires ;
- Régions depuis le transfert en 2009 (port de commerce) et Départements et communes (port de pêche et plaisance) ;
- ADP privatisé avec État minoritaire et création de nouvelles sociétés aéroportuaires, gestionnaires des aéroports régionaux dont l'État est actionnaire minoritaire (33%).

II-7 Cette organisation annihile toute volonté politique, pourtant affirmée, de vision transverse d'ensemble. Elle pousse chacun dans une conception entrepreneuriale, à une rentabilité économique et financière, détruit tout reflex de complémentarité ;

II-8 La notion de réseau multimodal intégré est indispensable.

II-9 Nous pensons depuis longtemps que les infrastructures à caractère national de chaque mode doivent rester propriété de l'État, sous la responsabilité du Ministère de l'Écologie et des Transports, pour garantir une maîtrise publique de leur gestion et de leur utilisation.

II-10 Les missions de l'État et de ses établissements publics

II-11 Besoin de politiques publiques et de reconquête des services publics:

II-12 Le transport répond de l'intérêt général. Les services publics et le développement économique et industriel se conditionnent et se structurent mutuellement : pour que les entreprises tournent il faut des routes, des trains, des voies

navigables, des ports et des aéroports, des salariés qualifiés et en bonne santé. Ces politiques publiques ne peuvent se concevoir sans un objectif de développement de l'emploi industriel et des services publics.

II-13 Nous portons une exigence forte de démocratie: C'est un vrai enjeu territorial de développement et de

démocratie car de la qualité des transports dépendent la qualité de vie, la conception des services de proximité et le fait que chaque territoire puisse s'insérer dans une cohérence plus large, nationale et européenne.

II-14 Les salariés et populations concernés doivent pouvoir s'exprimer et disposer des informations sur les projets d'infrastructures et de transport. Ils doivent pouvoir faire valoir les besoins et mesurer les conséquences pour la satisfaction de leurs droits fondamentaux d'accès aux infrastructures et d'égalité de traitement des usagers. La CGT veut prendre sa place, avec d'autres, les élus politiques, les associations et ONG, dans le cadre des débats publics (cahiers d'acteurs) et des consultations sur les plans de déplacements des entreprises (PDE) et sur l'organisation des transports. Sont d'abord concernés, des milliers de salariés et d'agents qui travaillent directement dans la filière transport, la construction d'infrastructures, leur entretien et leur maintenance.

II-15 Nous sommes pour une transition énergétique et écologique

II-16 Parler du développement humain durable c'est économiser de l'énergie : réduire les émissions de CO2 nécessite une réorientation du système de transport. Les infrastructures doivent servir ces objectifs. Parler du développement humain durable : c'est justement envisager une certaine conception de l'organisation globale de la société.

II-21 Services publics : route / VN / aéroports / ports maritime et fluviaux

II-22 Les routes : priorité au service public routier

II-23 Le réseau routier national doit être exploité, entretenu et maintenu par le service public routier renforcé dans les DIR et au service des collectivités. Le réseau autoroutier s'est fortement développé, initialement à travers des concessions à des sociétés d'économie mixtes à capitaux publics de l'État (et depuis 2005 privatisées à des sociétés privées, des majors du BTP et Fonds de pensions).

II-24 Cela a eu pour conséquence de priver l'État de ses propres ressources pour poursuivre le développement du réseau. Aujourd'hui, c'est une manne de profit qui enfle à rythme constant mais dont, ni l'État, qui en aurait besoin, ni les usagers ne profitent à travers les péages.

II-25 La CGT revendique le retour des autoroutes concédées dans le giron de l'État.

II-26 La CGT porte une approche globale d'une politique routière nationale quels que soient les gestionnaires publics du réseau (État, Conseils Généraux et communes). Cela suppose la mise en œuvre d'une coordination et d'une coopération à développer pour assurer l'entretien et l'exploitation du réseau ainsi que pour assurer la maintenance et l'entretien des matériels avec le nécessaire renforcement des moyens humains.

II-17 C'est fondamentalement se poser la question : quels modes de production, dont le transport n'est qu'un maillon, fût-t-il à incidence majeure, dans la société, pour répondre à quelles finalités ? Il y a nécessité à repenser la nature des emplois et leurs localisations, les infrastructures pour desservir les bassins d'emplois et les zones enclavées des territoires.

II-18 Les plus importants gaspillages proviennent de l'organisation de notre société libérale. Les réduire, c'est relocaliser les productions qui peuvent être réalisées au plus près afin de supprimer les transports inutiles et mettre en œuvre un report modal de la route vers les transports alternatifs, c'est revoir l'urbanisation et l'aménagement ainsi que développer les transports collectifs....

II-19 C'est aussi faire payer les véritables bénéficiaires des infrastructures notamment de la route qui supporte plus de 80% de la part modale du transport de marchandises ; ce sont les donneurs d'ordre, chargeurs et logisticiens qui doivent payer car ils font supporter à la collectivité les coûts externes d'usage des infrastructures, des nuisances et pollutions.

II-20 La mise en place de la taxe poids lourds dès juillet 2013 rapportera plus de 1,2 milliards d'euros en année pleine pour abonder le budget de l'agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF). **La CGT revendique, avec d'autres, que cette ressource soit totalement fléchée vers le financement des transports alternatifs à la route.**

II-27 Les voies navigables : besoins liés à la rénovation et modernisation des voies navigables et besoin d'un service public de la voie d'eau.

II-28 L'urgence est d'intervenir sur un réseau fluvial âgé, mais qui a surtout été délaissé pendant une longue période avec l'abandon de l'entretien et de la maintenance courants et du renouvellement des ouvrages. Ainsi, 54% des écluses et 63% des barrages présentent un risque majeur de dégradation et de perte complète de fonctions, notamment la régulation des plans d'eau pour assurer l'équilibre hydraulique du système complexe des voies d'eau et cours d'eau.

II-29 La CGT revendique que l'État, propriétaire du domaine public fluvial (6000 km de voies navigables), assure la maîtrise publique pour engager les investissements nécessaires à la mise en sécurité de ces ouvrages. Le nouvel établissement public à caractère administratif (EPA), créé au 1^{er} janvier 2013 par intégration des personnels des services navigation et des salariés de l'EPIC VNF doit être doté des emplois suffisants pour la relance de la voie d'eau.

II-30 Il faut donc une réelle volonté politique pour mettre en œuvre une politique publique de l'entretien, de l'exploitation

et de la maintenance intégrée du réseau fluvial, en capacité d'assurer « le développement d'un réseau multimodal intégré » avec un réseau unifié des voies navigables pour contribuer au report modal.

II-31 Pour la CGT, cela va de pair avec la volonté politique de doter la France d'un véritable service public de la voie d'eau, de qualité pour garantir la maîtrise des infrastructures, de leur utilisation et du bon fonctionnement de la voie d'eau c'est-à-dire de l'entretien et la surveillance des ouvrages et aménagements hydrauliques.

II-32 Ces missions de service public sont essentielles pour assurer toutes les fonctions de la voie d'eau : gestion équilibrée des ressources en eau conciliant des usages diversifiés, sécurité et entretien des ouvrages et digues pour la prévention des inondations et des risques pour les usagers, conservation du patrimoine, exploitation et organisation du transport de marchandises par la voie d'eau et contribution au tourisme fluvial.

II-33 La CGT dénonce le mode de financement en contrat de Partenariat Public Privé (PPP) de la reconstruction et la maintenance des barrages manuels (26 en cours sur les

52) et la construction, entretien et maintenance et exploitation du canal Seine Nord Europe. Les emplois publics de la voie d'eau sont attaqués.

II-34 Les ports français : besoin d'investissement de développement de capacités portuaires et de reconquérir la maîtrise publique des activités portuaires.

II-35 Le rôle de l'État, tutelle des GPM (grands ports maritimes) et aménageur des zones portuaires est essentiel pour garantir le développement des capacités portuaires pour les activités du transport maritime dans les ports français et leur mise en synergie sur les façades maritimes en assurant le développement du cabotage maritime et les liaisons ferroviaires et fluviales avec leurs plates-formes multimodales.

II-36 Les aéroports : besoin d'une maîtrise publique pour garantir le développement des capacités aéroportuaires en cohérence avec les besoins des territoires, notamment les liaisons d'aménagement du territoire, en complémentarité avec le ferroviaire. **La CGT dénonce la privatisation des aéroports régionaux et d'ADP.** Le service de l'ingénierie aéroportuaire (SNIA) doit être renforcé.

II-37 Schéma national des infrastructures de transport (SNIT) :

II-38 Priorité à la régénération et modernisation des réseaux existants.

II-39 Les infrastructures doivent répondre aux enjeux stratégiques de transport multimodal, aux défis environnementaux et de lutte contre le réchauffement climatique. Chacun a à l'esprit que les engagements du Grenelle donnent une priorité à la régénération et à la modernisation des réseaux existants, mais ceux-ci ne doivent pas être reniés faute de financement public en raison de la dette publique. Le SNIT est, pour la CGT, un socle indispensable pour la réorientation de la politique des transports.

II-40 Le caractère multimodal du SNIT, lui donne sa légitimité dans le modèle de développement que l'on veut impulser, c'est-à-dire une logique de développement multimodal intégré, cela pour rompre avec un modèle établi depuis plusieurs décennies où chaque mode a été pensé et fonctionne côte à côte et non pas en complémentarité. Certes des progrès ont été réalisés dans la mise en œuvre de l'intermodalité (marchandises : transport combiné et autoroute ferroviaire et de la mer et Voyageurs : billettique et informations multimodales).

II-41 C'est avec ce souci de cohérence que la CGT a exigé que les toutes les infrastructures, tous modes, soient dans le SNIT pour bien apprécier les besoins de rénovation et de modernisation de chacun des modes : les routes, le ferroviaire, l'avion, le fluvial et le portuaire.

II-42 Le réseau routier national (dont les autoroutes non concédées), géré par l'État, qui supporte des trafics

importants doit poursuivre son évolution vers des mises à niveau de sécurité (2x2 voies) de certains tronçons de routes nationales et une amélioration de son entretien et maintenance, pour garantir un haut niveau de sécurité des infrastructures existantes notamment pendant la période de viabilité hivernale (VH).

II-43 Ces aménagements routiers doivent se faire sous la maîtrise publique de l'État, propriétaire du domaine public routier national (ramené à 12 000 km depuis le transfert d'environ 20 000 km de RN aux Départements en 2004), dans la concertation la plus approfondie avec les collectivités. Ces routes nationales ont été largement financées par les contribuables et il est scandaleux que certains projets routiers concernant des tronçons de routes nationales gratuites pour l'utilisateur, fassent l'objet de proposition de concessions à péages dans le cadre des débats publics lancés par le Gouvernement précédent à travers la Commission Nationale des Débats Publics (CNDP).

II-44 Ainsi, malgré les fortes oppositions de nombreuses forces syndicales, associatives et politiques, serait privilégié le développement de projets neufs concédés, à l'aménagement des routes existantes et à leur modernisation.

II-45 Pour la CGT, il faut, de toute façon, une route plus sûre et en capacité de répondre aux besoins nécessaires à la satisfaction du droit au transport et à la mobilité des populations, en toute sécurité ainsi qu'au transport de marchandises en complémentarité avec le rail et le fleuve.

II-46 L'aménagement et la modernisation des routes nationales existantes doivent être mieux pris en compte dans

une approche et cohérence multimodale. L'État ne doit pas tourner le dos aux projets routiers de modernisation du réseau existant justifiés par cette approche.

II-47 Le réseau routier départemental

II-48 En 2006, l'acte 2 de la décentralisation (loi LRL 2004) a de nouveau transféré aux Conseils Généraux près de 20 000 kilomètres de routes nationales, avec les parties de services de l'État concernées, ce qui a eu pour impact d'accroître les budgets routiers de ces collectivités et de les priver de la mutualisation des moyens matériels et humains mis en œuvre précédemment par l'intermédiaire des DDE, notamment par les parcs et ateliers.

II-51 Le rôle de l'État et de ses établissements publics

II-52 A l'échelle européenne : réseau de transport européen (RTE-T), les fonds européens

II-53 Personne n'oserait dire aujourd'hui qu'il ne faut pas favoriser le transport propre, économe et en sécurité, et donc privilégier les équipements ferroviaires, fluviaux et maritimes sur le territoire national et à l'échelle européenne.

II-54 Rééquilibrer les parts modales du transport de marchandises est une priorité mais ne suffira pas. Il faut, en tout état de cause, une route plus sûre pour redonner sa véritable vocation au transport routier de proximité, en complémentarité avec les autres modes.

II-55 Cela suppose impérativement de sortir de la logique libérale de l'Europe préconisant la compétitivité des modes, sur fonds du dumping social à l'échelle européenne qui fait rage dans le transport et s'est accentué depuis l'élargissement européen aux pays de l'Europe de l'Est.

II-56 Les hypothèses d'augmentation de trafic en Europe impliquent, si l'on veut contenir le réchauffement climatique, la réalisation de projets ferroviaires (Lyon-Turin) et fluviaux (Canal Seine-Nord Europe) qui concernent plusieurs régions françaises et limitrophes.

II-57 Ces réalisations devraient être au cœur d'un projet

II-49 Les conséquences immédiates se sont fait sentir par le désengagement financier de l'État et une discontinuité de la politique routière en terme d'aménagement et d'entretien, tout en mettant en difficulté les services routiers de l'État dont le manque criant d'effectifs estimé à plus de 1000 par l'administration).

II-50 La CGT revendique le prolongement des conventions entre l'État et les Conseils Généraux qui arrivent à terme, pour pérenniser l'activité de maintenance des matériels réalisée par les parcs. La CGT dénonce la suppression de nombreux CEI par les Conseils Généraux, ouvrant ainsi un sas à l'externalisation des tâches et à la privatisation et faisant régresser le service public routier.

européen de croissance et de progrès social respectueux du développement durable. Des fonds européens sont indispensables pour leur réalisation.

II-58 Territoire national ; politique des transports multimodale

II-59 Tout projet de développement d'infrastructures doit répondre prioritairement aux besoins d'aménagement du territoire. Les priorités à donner aux modes de transports alternatifs ayant le plus faible impact sur l'environnement et une pertinence écologique sont largement partagées par l'opinion publique.

II-60 On a besoin de toutes les infrastructures de la route, fer et fleuve, des ports maritimes et fluviaux, des aéroports ainsi que des plates-formes multimodales, pour l'organisation d'un système de transport multimodal et en complémentarité des modes.

II-61 La réponse aux enjeux de l'aménagement du territoire ne peut se concevoir, selon nous, sans une approche transverse englobant les choix industriels et les besoins d'emplois dans les territoires avec l'impérieuse nécessité de réfléchir aux dessertes de marchandises et de voyageurs dans le cadre de politiques publiques qui doivent les orienter et les accompagner sur les territoires.

II-62 Ingénierie publique du développement durable : besoin d'expertise et de cohérence des schémas/ débat public/planification et ingénierie financière

II-63 Il est indispensable de pouvoir disposer d'une Ingénierie Publique nationale du développement durable au service des collectivités, ce qui est loin d'être le cas depuis son abandon au secteur concurrentiel en 2011. Le redéploiement sur les missions prioritaires du développement durable est loin de répondre aux besoins de l'État et des collectivités locales.

II-64 Le rôle des outils publics institutionnels (DGITM-

direction générale des infrastructures, des transports et de la mer-et l'établissement public AFITF - Agence de financement des infrastructures de France, et le réseau scientifique, technique et recherche du ministère) doit être valorisé et renforcé dans leur capacité d'ingénierie multimodale, d'expertise technique et financière.

II-65 Il y a besoin d'une ingénierie publique de référence, assumant ses missions dans le domaine de la planification, de

l'expertise, de la régulation, de la production de normes et du contrôle, en coopération avec les territoires.

II-66 L'ingénierie financière de projets doit être au service de solutions de financement public alternatives aux seules solutions de financement préconisées sous le postulat de la généralisation des concessions d'infrastructures et des contrats de partenariat public-privé (PPP).

II-67 Les DIR et les services de maîtrise d'ouvrage (SMO) sont fragilisés par la logique de rationalisation des moyens ce qui pousse aux externalisations et privatisations des missions qui doivent être combattues, tout comme doivent être dénoncés et combattus les projets de généralisation des concessions autoroutières sur de tronçons importants du RRN, RN126, RN 154, la RCEA et le tunnel de Toulon.

II-68 **La CGT dénonce cette généralisation des concessions d'infrastructures et les contrats de PPP : c'est un postulat qu'il faut combattre.**

II-69 Nous sommes devant des besoins gigantesques. Les financements d'infrastructures de transport sont des investissements lourds, amortissables à très long terme. On

dénonce un bilan accablant des PPP : gabegie budgétaire et juteuses affaires pour les groupes du BTP.

II-70 Les PPP ne sont pas la solution, leur échec est déjà avéré, les premiers exemples ont conduit les collectivités à éponger la situation. Il leur en coûte plus cher et le risque de financement limité aux opérations les plus juteuses est criant, facteur de fracture dans la nécessaire cohésion.

II-71 C'est un véritable leurre pour les finances publiques, en réalité ça coûte plus cher et les loyers versés aux sociétés privées sont désormais intégrés dans la dette publique. On privatise les infrastructures et leur entretien, on fait payer les usagers par des péages et les collectivités pour le long terme. Autres conséquences : c'est l'emploi public pour la gestion, l'entretien et la maintenance qui est attaqué.

II-72 Les nouvelles infrastructures routières nécessaires pour l'amélioration de la sécurité, la résorption de la congestion et pour sortir du désenclavement doivent être réalisées dans le cadre de la mise en oeuvre de solutions de financement public avec une gestion et un entretien effectués par le service public routier.

II-73 Exploitation et viabilité hivernale/ maintenance et entretien des réseaux

II-74 Les infrastructures du RRN sont en mauvais état. Le SNIT 2010 pointait que 16 % des chaussées sont défectueuses et estimait à 120 millions d'euros supplémentaires par an sur 7 ans pour rattraper le retard.

II-75 Pour être plus précis, le taux de renouvellement des chaussées baisse d'un point par an depuis 2009 jusqu'à 4% en 2012, ce qui porte à 20 ans le rythme du renouvellement au lieu de 15 ans.

II-76 Les crédits alloués aux 11 640 kilomètres de RN baissent tous les ans alors qu'il y a de plus en plus de trafic et de moins en moins de moyens financiers et de personnels d'intervention. Le désengagement de l'État est notoire. Suite à la paralysie dans les transports en hiver 2010/2011 (routes, rails, aéroports) au travers de son mémorandum, la CGT a apporté une analyse sur les dysfonctionnements.

II-77 C'est tout le système de transport qui est en cause. Rappelons-nous que les représentants des salariés ont été écartés des tables rondes instituées par le gouvernement pour en tirer les enseignements et décider des mesures à mettre en place.

II-78 En premier lieu, ce sont bien les personnels qui ont été confrontés aux pires conditions pour faire fonctionner ce qu'ils pouvaient avec les moyens à leur disposition ainsi que les modes d'organisation. Ce mémorandum, méticuleusement réalisé par les militants CGT confrontés aux difficultés de

terrain, a été remis en main propre à la ministre de l'époque, Nathalie Kosciusko-Morizet, le 12 mai 2010.

II-79 Nos réflexions et propositions ont-elles été suffisamment prises en compte ? Non, si ce n'est une rallonge de 45 millions d'euros en 2011 pour les réparations des dégâts des intempéries de décembre 2010. Dans les 11 DIR, les réorganisations des réseaux routiers posent des problèmes d'exploitation et de qualité de service du fait, d'une part, du manque criant d'effectifs dans ces DIR et, d'autre part, de l'absence de parc de maintenance des matériels dans ces services.

II-80 **La CGT exige un cadrage national sur les missions-moyens-effectifs pour répondre aux besoins de l'entretien du réseau et de la maintenance des matériels. La CGT revendique le maintien et le retour de parcs et ateliers dans les DIR.**

II-81 Outre l'organisation plus adaptée d'un parc (réactivité, disponibilité et efficacité), de nombreux exemples d'interventions effectuées par des entreprises privées démontrent des coûts excessifs. C'est, pour la CGT, totalement inacceptable dans le cadre de la gestion des deniers publics.

II-82 **La CGT dénonce la pratique d'externalisation en continu de nos missions et exige un audit sur ce sujet avec le retour de l'exécution de ces missions dans le giron de l'État.**

II-83 Sécurité routière et des transports

II-84 Les missions de sécurité et d'éducation routières sont transférées au Ministère de l'Intérieur, ce qui a pour conséquence le transfert de la D.S.C.R. – délégation de la sécurité et la circulation routières de Administration Centrale et les corps d'inspecteurs et délégués à l'éducation routière et du permis de conduire (soit 1.500 agents dont 1.200 inspecteurs et environ 100 délégués).

II-85 La D.S.C.R. n'est plus compétente en matière d'équipements de la route. Les missions « équipements routiers », les transports exceptionnels et les routes à grande circulation relèvent de la D.G.I.T.M.. En revanche, les radars et le département des contrôles automatisés (D.C.A.) sont réputés rester à la D.S.C.R. ainsi que la signalisation routière.

II-86 La CGT, en appui d'une politique nationale routière et de sécurité routière, revendique le maintien et le renforcement des liens fonctionnels de la D.S.C.R. avec la D.G.I.T.M., la D.G.E.C. (direction générale de l'énergie et du climat) et le R.S.T.(réseau scientifique et technique), pour les missions relevant du ministère de l'Ecologie.

II-87 Quant à la production de normes et préconisations de sécurité sur tout le réseau routier, la route et son environnement ainsi que le véhicule et le conducteur constituent les bases de la sécurité routière. Cela suppose qu'au-delà de la répression, perdurent les missions liées aux infrastructures et à leur sécurité, dans le ministère y compris les diagnostics et analyses des accidents de la circulation et les moyens d'y remédier.

II-88 Les territoires : région/département/ communes et métropole

II-89 l'Assistance Technique pour des raisons de Solidarité et d'Aménagement du Territoire (ATESAT) route et aménagement/développement durable

II-90 Le champ des missions de service public ne doit pas se rétrécir aux seules missions de l'État, stratège et aménageur. Il doit prendre en compte les besoins de tous les acteurs publics dans les territoires pour que les services du R.S.T., puissent interagir sur ses domaines d'intervention : aménagement durable des territoires et infrastructures/transport, mobilités et sécurité routière.

II-91 Les missions de l'ATESAT doivent être pérennisées auprès de communes et de leurs groupements, afin que le

R.S.T., garant de l'indépendance et neutralité publique, apporte ses connaissances, des solutions et des expertises dans ces domaines hors champ concurrentiel (hors marché).

II-92 Il est essentiel de maintenir et de renforcer les services d'ingénierie en territoire, pour qu'ils soient des acteurs de référence dans ces domaines de régulation technique par la puissance publique (règles de l'art) et pour assurer l'égalité de traitement des territoires.

II-93 Viabilité hivernale/coopération avec les collectivités

II-94 Revoir l'organisation d'ensemble permettrait la mise en cohérence des actions et de l'organisation à chaque niveau de responsabilité. Ce qui pose les questions des synergies des services et de la mutualisation des moyens.

II-95 La mise en commun des DOVH (documents d'orientation de la viabilité hivernale) - État, collectivités et sociétés d'autoroutes - permettrait d'exiger, des différents gestionnaires, qu'ils soient associés et liés solidairement pour le retour de la route aux conditions normales d'exploitation, y compris d'avoir une cohérence dans la gestion des situations de crise (mobilisation des forces de l'ordre et interdiction de circulation des poids lourds).

II-96 Les lois de décentralisation accompagnées des transferts de compétences et de personnels, des DDE vers les collectivités, ont amené des séparations d'activité sur le réseau routier. Cela est particulièrement sensible en viabilité hivernale. Les DDE étaient chargées du traitement de la VH sur l'ensemble du réseau, sans distinction particulière, si ce n'est les niveaux de service.

II-97 La décentralisation a apporté une séparation d'activités entre chaque gestionnaire. Les DIR pour le RRN, les Conseils Généraux pour le réseau départemental, et les communes pour les réseaux communaux. En son temps, la CGT avait dénoncé ce système où, pour se rendre sur le lieu d'intervention (RN), un véhicule de la DIR circulait sur une RD mais n'y pratiquait aucune activité. Par ailleurs, de nombreux usagers s'en sont étonnés et ont critiqué de telles situations.

II-98 Depuis la transformation de la Météorologie Nationale en établissement public Météo-France et le transfert de routes aux conseils généraux, l'assistance météorologique à la viabilité hivernale est devenue un service commercial ouvert à la concurrence. La viabilité hivernale doit redevenir un service public et gratuit pour les collectivités qui en ont la responsabilité.

II-99 Cette séparation entre différents opérateurs pose également le problème des coopérations possibles sur un réseau routier continu. L'utilisateur de la route, lui ne fait pas de distinction particulière entre chaque partie.

II-100 Maritime et littoral

II-101 Gestion du littoral – défense des côtes - Plan polmar:

II-102 La gestion intégrée du littoral (c'est l'expression consacrée) n'en finit pas de clarifier les compétences des uns et des autres. Il s'agit plus d'un « empilage » de responsabilités entre collectivités locales et services d'État, où chacun cherche à se renvoyer la balle.

II-103 Le drame de Xynthia (28 février 2010) a jeté un éclairage brut sur les véritables rapports qu'entretiennent les pouvoirs publics entre eux. L'État a perdu la main, c'est la seule chose qu'il faut en retenir.

II-104 Le littoral est livré à la gestion d'élus locaux soumis à de fortes pressions socio-économiques, ce qui aboutit à des décisions d'aménagement catastrophiques : délivrance de permis de construire en dépit du bon sens, occupation illégale, PLU farfelu, polémiques interminables sur les SCOT (schéma de cohérence territoriale)... surtout sur les zones à fortes tensions foncières (ce qui, d'ailleurs, est le cas pratiquement partout sur l'ensemble du littoral).

II-105 Or l'État n'impose plus de régulations comme par le passé, il en a perdu le pouvoir en transférant de nombreuses compétences. La CGT a, depuis longtemps, dénoncé ce processus de dispersion de l'autorité et de dilution de l'intérêt général. Le résultat est là : des préfets en bagarre permanente avec des élus qui lui disputent la légitimité de l'action.

II-106 Les mesures de prévention contre les catastrophes naturelles n'en seront que plus difficiles à faire admettre aux populations et, surtout, à mettre en œuvre.

II-107 Pour la CGT, il n'y a qu'une solution : l'État doit reprendre la main en (re)donnant à ses préfets et services locaux les moyens et l'autorité nécessaires. Et que dire de nos capacités à lutter contre les catastrophes non pas naturelles, mais celles provoquées par l'homme, comme les marées noires.

II-108 Si les grands événements naturels nous rappellent à notre condition précaire, les catastrophes dont nous sommes responsables doivent nous inciter à les prévenir du mieux possible et surtout à nous préparer à les affronter tant elles paraissent parfois inévitables. C'est le cas des grandes pollutions maritimes.

II-109 Les plans POLMAR constituent la réaction immédiate des pouvoirs publics à ces situations. Sur le littoral, ils étaient jusqu'ici basés sur les moyens à disposition des services déconcentrés de l'État avec l'ensemble des ressources humaines et matérielles.

II-110 Or, ces ressources se sont dispersées à l'occasion des transferts et des diverses réorganisations. Rien ne garantit que, même avec des pouvoirs de réquisition, il sera facile de les mobiliser avec autant de facilité que par le passé, si tant est qu'ils existent encore le moment venu....

II-111 En effet, quid des matériels transférés aux collectivités locales, quid des personnels pour encadrer l'exécution des plans.... Et puis, n'est ce pas un remorqueur de haute mer que l'État désengageait du golf de Gascogne, il y a quelques mois, pour aller suppléer le manque de moyens sur le rail de la Manche ???

II-112 Ce remorqueur, basé à la Rochelle, devait parer à toute éventualité d'un pétrolier en difficulté dans la zone du golf... Il n'est plus là ! En réalité, là encore, l'État s'est désengagé et a perdu les moyens de faire face à une autre catastrophe de type Erika. Les plans POLMAR sont autant de château de cartes illusoire qui ne résisteront pas à la première alerte, faute de véritables moyens...

II-113 La CGT doit réclamer un audit public sur cette question, c'est l'orientation qu'elle doit choisir à ce congrès.

II-114 Phares et balises

II-115 L'absence de doctrine ou la vacuité de l'administration

II-116 La DAM (direction des affaires maritimes) ne produit plus de doctrine pour les phares et balises. Il en résulte une disparité de pratiques sur l'ensemble des services littoraux (les DIRM- directions inter-régionale de la mer). Que ce soit sur les choix des fournisseurs, des modernisations d'ESM (établissements de signalisation maritime), de gestion des personnels, de la politique en matière de contrôle des établissements et de leur exploitation, du devenir du patrimoine, il n'y a plus de politique générale définie clairement.

II-117 Certes la contrainte budgétaire est très forte et

empêche le déploiement de nouveaux outils mais tout ne relève pas du budget. Nous sommes bel et bien en face d'un déficit d'orientation sur les questions majeures: les schémas directeurs de signalisation maritime et le rôle de la signalisation maritime au sein de la navigation moderne, la sauvegarde du patrimoine des phares, la mutualisation des moyens nautiques de la DAM, la modernisation de l'armement unique.....

II-118 Autant de sujets qui ne sont plus traités par la DAM. Il y a donc lieu, pour la CGT, d'orienter la réflexion vers ces questions. Il y a également nécessité de renouer le lien entre la DAM et la fédération CGT, en établissant un agenda régulier.

II-119 Les personnels

II-120 De nombreuses subdivisions sont à la limite de la rupture dans l'exercice de leurs missions avec des effectifs proches du départ en retraite. Dans les 5 ans à venir, nos capacités à mener à bien les missions aura totalement disparu.

II-121 Cette situation entraînera, soit l'externalisation, soit le transfert aux collectivités territoriales, accélérant le mouvement de désengagement de l'État de ses missions de sécurité maritime. Si nous souhaitons garder le même niveau de service à l'usager, il nous faudra recruter OPA (ouvriers des parcs et ateliers) et TSDD (techniciens du développement durable), en grand nombre et si possible jeunes, pour l'accomplissement de tâches qui demandent de bonnes

aptitudes physiques.

II-122 Ce n'est pas le chemin que prend l'administration. Par ailleurs, la perte du concours du CETMEF (centre d'études techniques maritimes et fluviales) sur certaines missions d'expertises va nous conduire à rechercher des compétences dans les services.

II-123 La CGT demande qu'un audit soit conduit sur la situation des personnels des phares et balises comprenant un volet Hygiène et Sécurité, bilan de compétences, besoin en formation, besoin en recrutement.

II-124 Les lycées maritimes : l'enseignement maritimes et ses enjeux.

II-125 Constats et réflexions sur la carte scolaire : le bilan de la mise en place de la carte scolaire 2012-13 est plutôt positif, en particulier avec le regroupement en seconde des options « pêche-commerce ». 1744 élèves étaient inscrits à la rentrée 2012 .

II-126 La baisse constatée en terminale par rapport à l'année précédente est due à la fin du dispositif « bac en 4 ans ». Les chiffres sont conformes aux simulations. Il est à noter également que l'évaporation « sortie de première », toutes filières confondues, se situe aux alentours 15% - ce qui est plus faible que l'année précédente.

II-127 Cependant, il convient d'attirer l'attention sur l'impossibilité actuelle de pouvoir accueillir, au sein d'un établissement, l'ensemble des jeunes désireux d'intégrer une formation maritime avec le système actuel imposé par la carte scolaire des demi-classes limitées à 12, en particulier au niveau des secondes Bac Pro et des premières années de CAP.

II-128 De plus, cette contrainte, une fois intégrée dans les procédures informatiques d'orientation des élèves (AFELNET) ne permet plus de connaître le volume réel des demandeurs. D'autre part ce schéma induit le regroupement de filières comme les CAPMCY et les CAPMM en enseignement général ce qui conduit parfois à des effectifs très lourds pour ce type de public.

II-129 Ceci correspond à une négation des besoins liés aux parcours scolaires des jeunes qui rentrent dans ces formations et va à l'encontre des politiques mises en place au sein des établissements pour la reconnaissance et la prise en compte des handicaps liées aux troubles, « dys » notamment.

II-130 Il faut souligner l'actuel recours légitime de certains armements à l'emploi de marins ressortissants de l'Union Européenne en réponse à la pénurie de marins français formés. Ce phénomène s'explique également par les distorsions qui existent entre les modèles sociaux, et donc des conditions d'emploi, des différents pays de l'union Européenne.

II-131 Il faut donc proposer un positionnement stratégique sur de nouvelles filières comme, par exemple, les formations liées aux métiers sur les énergies marines renouvelables. Pour illustrer cette proposition, une étude récente menée à Cherbourg a montré que cette filière induira, dans un avenir proche, la création d'environ 1000 emplois directs. On peut s'inquiéter de l'ouverture d'une seconde EMM au sein du lycée professionnel d'Antibes qui dépend de l'Éducation Nationale et, notamment, de la qualité de la formation dispensée dans le champ des enseignements liés au référentiel de certification du code STCW (Normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille). Il convient de s'interroger sur la signification à donner à ce « coup d'essai ».

II-132 Constats et réflexions sur la gestion des ressources humaines:

II-133 En ce qui concerne l'application de la Loi de « déprécarisation », un courrier a été envoyé aux agents ACEN (agents contractuels des établissements d'enseignement à gestion nationale) leur demandant de choisir entre la titularisation ou le maintien de contractuel. Tous, à l'exception de deux, ont répondu favorablement à la titularisation. Il en a été de même pour les agents assistants d'éducation.

II-134 Le statut des titulaires sera un peu moins intéressant

que celui des PLPA (professeurs de lycées professionnels agricoles) afin de ne pas décourager l'accès au concours. CDisation des « CCD lycée » : les personnels seront CDIsés selon le décret 8683 fixant les conditions de gestion et de rémunération avec un réexamen tous les trois ans.

II-135 Une fois le cadre fixé, il y aura des avenants aux contrats initiaux. On peut par ailleurs s'inquiéter des personnels de formation continue qui se trouvent positionnés sur un marché concurrentiel notamment avec des entreprises

privées qui bénéficient d'agrément de la DAM.

II-136 Qu'en sera-t-il en cas de non reconduction des formations par la Région ? On peut s'interroger sur l'absence de perspective d'évolution de carrière des agents en poste au

sein du réseau des douze Lycées professionnels Maritimes et souligner les dysfonctionnements du ministère de l'agriculture (mutations, concours, formations...). Il semble utile de revoir (ou utile d'envisager de revoir) la convention de gestion entre les deux ministères.

II-137 Constats et réflexions sur le volet pédagogie :

II-138 Un bilan de la mise en place des bacs professionnels en 3 ans, pour ce qui concerne le volet pédagogique, sera présenté à l'occasion de 3 réunions (propositions/concertation/validation des travaux) pour chacune des 3 spécialités de bac pro avec des commissions constituées de 6 directeurs, 6 enseignants, 6 représentants syndicaux et l'IGEM (inspection générale de l'enseignement maritime).

II-139 Le budget annuel de formation des personnels est de 80 000 à 90 000 euros. Sur cette somme allouée, 60 000 euros sont destinés aux formations des PLPA stagiaires et pour le

reste, seules certaines formations obligatoires sont retenues (FIMO, FCO pour les transports en commun,...). Or il existe d'autres besoins ; les demandes de formation exprimées et répétées par les agents lors des entretiens annuels ne sont pas exploitées.

II-140 Il faut également souligner la nécessité d'un lissage de la mission de Recteur d'Académie des différentes DIRM, qu'il s'agisse, aussi bien du positionnement d'élèves diplômés intégrant une filière maritime, que de l'agrément de formations STCW dispensées par des organismes privés.

II-141 Pistes de travail de la CGT

II-142 - Demande d'association des syndicats à la révision du projet relatif aux obligations de service, missions et organisation du travail des enseignants des lycées professionnels maritimes qui comportent de nombreux points à revoir ou éclaircir.

II-143 - Possibilité de pouvoir faire reconnaître une double compétence afin de pouvoir postuler sur un emploi en dehors de son corps de recrutement à défaut de se voir offrir la possibilité de passer un concours interne ou un examen professionnel.

II-144 - Proposition à la DAM, sur le même schéma des trois réunions pour chacune des 3 spécialités bac pro, d'une quatrième série de rencontres spécifiques aux formations CAP (référentiels, conditions d'encadrement en TP, grilles horaires, stages...).

II-145 - Réflexion sur la formation maritime : classes 3èmes prépa pro – CAP – BAC PRO – Formations supérieures (BTS L Pro ?) avec réflexion sur l'adéquation brevet/diplôme – et la mise en place de passerelles vers les ENSM – Développement de nouvelles filières répondant aux attentes du marché (énergies renouvelables...)

II-146 - Réflexion sur la gestion des LPM (lycées professionnels maritimes) au travers des projets d'établissement.

II-147 - Réflexion sur la généralisation des certifications Qualité (on voit bien l'intérêt dans la gestion des agréments de centre).

II-148 - Accès des OS au rapport de l'EMSA (STCW) pour la France.

II-149 Le fonctionnement des DIRM

II-150 Les 4 DIRM existent depuis le 1^{er} janvier 2010. Outre l'inconvénient qu'elles ont de voir dispersées leurs unités locales sur, parfois, un périmètre très large qui ne facilite pas la cohésion de l'ensemble, elles présentent toutes les quatre une faiblesse manifeste, celle des personnels des fonctions support.

II-151 Leur taux est d'environ 7% de l'effectif alors que les autres services en sont pour la plupart à 2 fois plus. Il en résulte de grandes difficultés à répondre aux besoins de leur propre organisation, notamment dans le domaine de la sécurité prévention avec des conseillers prévention missionnés à hauteur de 30% de leur temps, ce qui est notoirement insuffisant.

II-152 Il en va également de leur capacité à répondre aux

sollicitations du ministère toujours dans le domaine de la prévention des risques. Il y a donc urgence à renforcer les ETP consacrés aux fonctions support des DIRM.

II-153 La CGT doit travailler à faire entendre ce problème auprès de l'Administration Centrale en réclamant, notamment, un cadrage national des 4 DIRM. Cette revendication est inscrite dans notre discours depuis 2 ans, pourtant rien n'a avancé concrètement dans ce sens.

II-154 Concernant la gestion des ressources humaines, les actes courants de la vie des services ne sont pas ou peu réalisés, il n'est pas rare de voir des arrêtés, décisions, demandes individuelles non traitées ou traitées avec beaucoup de retard : pas de plan de formation, pas d'information des agents quant à leurs perspectives de carrière, à leur future

retraite.

II-155 Dès lors, ils en subissent les conséquences et les contre-coups. Cela influe forcément sur l'ambiance générale et ces dégradations servent d'amplificateur du mal être au travail et le sentiment de ne pas être considéré y trouve sa pleine expression. Il n'y a pas non plus vraiment de dialogue social dans lequel l'être humain serait au centre des décisions.

II-156 A l'inverse, ce sont les textes, les circulaires, les écrits technocratiques qui seuls prédominent et justifient les décisions. Il est aussi important de noter que la PFR, la fusion des corps, et toutes les "soi-disant" réformes censées améliorer la carrière des agents n'entraînent qu'iniquité entre les agents qui travaillent sur les mêmes missions mais pas avec la même reconnaissance.

II-157 La direction s'en réfère au seul dogme "ETP" et le propose comme seul remède au maux qui rongent les personnels. Il existe un problème d'organisation et la défaillance du management est criant.

II-158 Le constat est sévère ; les agents soulignent l'abandon de leur hiérarchie ; il n'y a pas de véritable cap affiché. Certaines méthodes managériales, d'un autre siècle, ne sont pas adaptées et sont porteuses d'incompréhension, d'indifférence, voire de condescendance que les agents ne supportent plus.

II-163 DDTML : les problématiques cultures marines

II-164 Le recensement des moyens en matériels, notamment en équipements lourds (véhicules adaptés, unités nautiques, remplacement régulier du parc des matériels topographiques, etc) remonté à travers les groupes de travail (mouvement 2008 des techniciens) au sein du bureau AM3 n'a pas été exploité . Le bilan n'a pas été fait.

II-165 La problématique des agents isolés en unités CMP et des déplacements seul sur l'éstran, les milieux agressif (agression par des braconniers, friches conchylicoles, éloignement de la côte, pénibilité...) doit être prise en compte.

II-166 Le cadrage dans les RITT des services DML (règlement intérieur du temps de travail) du travail des unités CMP (cultures marines et pêche) n'a toujours pas été réalisé

II-168 Environnement, protection et gestion de la biodiversité et des milieux aquatiques

II-169 Biodiversité et milieux aquatiques

II-170 Biodiversité, trame verte et bleue, atteinte du bon état écologique des masses d'eau (cours d'eau, eaux souterraines, lacs...), continuité écologique des cours d'eau, bandes enherbées, les objectifs nationaux et européens en ce domaine sont en général ambitieux et assez pertinents. Nous ne pouvons que nous en réjouir.

II-171 Mais les moyens et les mesures pour les atteindre font

II-159 Ces derniers aiment leur métier et leur environnement professionnel mais ne se sentent pas valorisés. Ce constat est transposable dans de nombreux services de l'État (il est encore plus criant à la DIRM SA). Cela ne peut plus durer.

II-160 D'autres modes de management doivent être recherchés, afin que le travail, qu'à défaut d'être source d'épanouissement, soit, au moins, vécu de manière moins stressante alors qu'il est, aujourd'hui, pour le plus grand nombre, source de mal-être, voire de conflit.

II-161 Concernant l'organigramme de la DIRM, la réforme territoriale a engendré l'intégration de nouveaux services, l'osmose entre les différents services de la DIRM est loin d'être aboutie, la faute à une articulation en tuyaux d'orgues plutôt qu'une organisation fondée sur une vraie transversalité inter-services. Sur un plan plus général, quel est l'avenir des DIRM, coquille de noix vide de toute substance ou presque ?

II-162 Quelles missions la 3ème vague de décentralisation va-t-elle emporter avec elle ? Quid des aides au secteur de la pêche et de l'aquaculture ? Quelles incidences sur les personnels et les missions ? C'est à ces questions qu'il nous faut répondre. **Il faut revenir sur la scission affaires maritimes DDTM / DIRM. Cela doit rester le fil conducteur de l'action de la fédération CGT.**

et la non reconnaissance du travail à la marée perdue. Un autre enjeu est celui de la formation des nouveaux arrivants à un métier atypique topographie, géomatique, conduite de moyens nautiques, gestion de DPM terre et mer, gestion des questions sanitaires et zoo-sanitaires avec des pratiques, des technicités et des connaissances particulières.

II-167 Les fonctions cultures marines requièrent des compétences pour lesquelles il convient d'établir un vrai plan de formation. Reconnaissance de la pénibilité de ce métier et retour au service actif, perdu en 2000 sans compensation, cas unique dans les annales de l'administration, toutes les réformes de fond sont passés par des compensations, toutes sauf le corps des CAM PCME (contrôleur des affaires maritimes spécialité pêches, cultures marines et environnement) ex technicien du cadastre conchylicole.

problème, au plan national comme sur le terrain. Sur l'eau tout d'abord, car l'eau source de vie est l'un des enjeux primordiaux du siècle. Elle constitue un élément essentiel au cycle complexe de la biodiversité et des activités humaines. Notre civilisation est fortement consommatrice d'eau.

II-172 Cela nécessite d'être très vigilant sur sa qualité comme sur sa quantité. Des signes encourageants peuvent être

mentionnés ici ou là : l'entretien de certains espaces avec des moyens animaux plutôt que mécaniques a sans doute contribué, par exemple, à la réapparition de batraciens aux alentours de la métropole de Lille.

II-173 L'eau, à l'inverse du pétrole, est une ressource qui ne disparaît pas lorsqu'elle est utilisée. Cependant, les activités humaines peuvent avoir un impact très important sur la quantité disponible de la ressource. La création de golf dans certaines zones ne devrait pas pouvoir être possible.

II-174 Les Zones Humides, réservoirs qui restituent l'eau petit à petit, ont été – et continuent d'être – drainées. L'application de la loi est souvent difficile face aux différents groupes de pression, agricoles en particulier : les agents des établissements publics chargés du contrôle des usages de l'eau ou de protection de la biodiversité ont été vilipendés car ils avaient fait leur travail, y compris par des élus locaux ou nationaux à la tribune de l'Assemblée ou du Sénat, sans que les ministres ne réagissent...

II-175 L'eau, les milieux aquatiques sont menacés. La France est en retard sur la séparation des eaux pluviales et des eaux usées, ce qui est indispensable au bon traitement des eaux usées. Une partie des eaux d'industries ne font l'objet d'aucun traitement spécifique ; le traitement de ces eaux est supporté par les stations d'épurations communales.

II-176 De manière générale, si rien ne change, la France sera en retard, et ce dès 2015, en non-conformité sur les échéances et obligations européennes. **La CGT demande la gratuité de l'eau pour ce qui est socialement indispensable aux ménages.** C'est le superflu qui doit être payé au prix fort. La CGT a chiffré une partie des besoins humains supplémentaires pour atteindre les objectifs « eaux et milieux aquatiques » du Grenelle et de la Directive Cadre Européenne sur l'Eau.

II-177 Nous estimons que 300 emplois, répartis entre les Agences de l'Eau et l'Office National de l'Eau et des Milieux Aquatiques (ONEMA) doivent être créés et pourvus. En matière de biodiversité et d'eau, de 2007 à 2012, la RGPP a été mise en oeuvre au moment même de l'entrée en application du Grenelle, la réduction des moyens étant à l'ordre du jour, et les services et établissements publics devant

faire face à de nouvelles missions sans moyens supplémentaires.

II-178 Au moins le Grenelle aura-t-il permis de repousser les échéances de suppressions d'emplois dans certains services et établissements, mais n'aura pas suffi à limiter les réductions budgétaires. Les personnels se retrouvent aujourd'hui devant des problèmes concrets de fonctionnement qui ont des effets sur leurs missions : leurs déplacements par exemple, seront fortement réduits par manque de budget sur le carburant.

II-179 Rappelons que ce sont des agents de terrain ! Et à l'avenir, les établissements appliqueront le non remplacement d'un départ à la retraite sur deux. A cet égard, deux faits sont incontournables : les collectivités territoriales (régions, départements, communes) mobilisent 850 M€ annuels pour la biodiversité, alors que l'État dans le projet de loi de finances (PLF) 2013 prévoit de « maintenir l'effort budgétaire en faveur de la biodiversité et de créer une ANB pour venir en appui aux collectivités locales, aux entreprises et aux associations » : 280 M€/an dans le plan triennal 2013/2015 (270 M€ en 2012), au lieu de 300 millions en 2013 prévue par la loi 'Grenelle'.

II-180 Les plafonds d'emplois des établissements publics de l'État dans les secteurs paysages, eau et biodiversité (programme ministériel 113) sont en forte baisse dès 2013 et reviennent en dessous des niveaux de 2011 : 5 483 au lieu de 5 620 (2012) et 5 505 (2011). Et ces plafonds théoriques en Équivalents Temps Plein (ETP) s'avèrent supérieurs aux effectifs réels des établissements en raison des gels de postes vacants ou de l'absence de recrutements ou de droits à la mobilité.

II-181 En effet, depuis bientôt 2 ans, en dépit des engagements pris par les ministres (notamment relevé de décisions de mars 2011 du directeur de cabinet) pas de concours de recrutements ni de revalorisation statutaire dans les deux corps d'ATE (agents techniques de l'environnement) et de TE (techniciens de l'environnement), et pas de sortie du statut commun aux contractuels CDI sur la base de celui adapté des Agences de l'eau (ITA- ingénieurs, techniciens et administratifs des établissements publics de l'Environnement) suite au désaccord du ministère du budget.

II-182 La chute des emplois de 2013 dans les établissements spécialisés... Des plafonds inférieurs à 2011... Et des réels bien inférieurs

Intitulé de l'opérateur	Réalisation 2011 (1)				LFI 2012				PLF 2013			
	ETPT rémunérés par ce programme (2)	ETP rémunérés par les opérateurs			ETPT rémunérés par ce programme (2)	ETP rémunérés par les opérateurs			ETPT rémunérés par ce programme (2)	ETP rémunérés par les opérateurs		
		sous plafond	hors plafond	dont contrats aidés		sous plafond	hors plafond	dont contrats aidés		sous plafond	hors plafond	dont contrats aidés
Agence des aires marines protégées		107	13	8		120	16	13		121	16	13
Agences de l'eau		1 834				1 851	5			1 790	5	
CELRL - Conservatoire de l'espace littoral et des rivages lacustres		113	17	7		120	16	6		120	18	9
Etablissement public du Marais poitevin		8				8				8	1	
GIP ATEN - Atelier technique des espaces naturels		17	4			17	4			17	4	
ONCFS - Office national de la chasse et de la faune sauvage		1 677	38	35		1 738	33	21		1 691	20	
ONEMA - Office national de l'eau et des milieux aquatiques		896	0			905	1			897	1	
Parcs nationaux		853	11			861	5			839	33	
Total		5 605	83	50		5 620	80	40		5 483	98	22

(1) La réalisation 2011 reprend la présentation du RAP 2011.

(2) Emplois des opérateurs inclus dans le plafond d'emplois du ministère.

II-183 Les agences de l'eau, qui financent notamment l'ONEMA (office national de l'eau et des milieux aquatiques), ont un budget d'environ deux milliards d'euros. Au travers de la tarification de l'eau, elles sont financées à plus de 80 % par les particuliers, le reste étant la part des industriels et des agriculteurs.

II-184 Il faut être particulièrement vigilant sur les activités industrielles, à titre d'exemple :

- le nucléaire qui utilise des volumes importants qui sont restitués réchauffés,
- l'informatique qui a besoin d'une qualité d'eau exceptionnelle, l'autorisation ayant été donnée à IBM pour un pompage en nappe très profondes, dont le renouvellement est séculaire (qui leur coûtera moins cher que d'utiliser de l'eau distillée).

II-185 La Stratégie Nationale de la Biodiversité a été révisée. Les objectifs de ce nouveau texte sont très consensuels, et les moyens, une fois de plus, ne sont pas mentionnés. Comment va-t-on pouvoir contrôler les objectifs affichés concernant :

- la trame bleue,
- la trame verte,
- les schémas régionaux de cohérence écologiques,
- Natura 2000 ?

II-186 Sur ce dernier point, nous sommes arrivés à l'application des chartes de gestion des zones Natura 2000 qui couvrent 11 % du territoire. Les DDT(M) (directions départementales des territoires - et de la mer) sont sensées contrôler les objectifs et les engagements des différents

gestionnaires des zones Natura 2000. Déjà le rapport Badré a estimé, en 2008, de 400 à 500 ETP les moyens supplémentaires nécessaires pour le contrôle.

II-187 Enfin, il faut rappeler les risques industriels. Les établissements SEVESO sont soumis au contrôle « installation classée pour la protection de l'environnement » (ICPE).

II-188 Aujourd'hui les inspecteurs sont au nombre de 1200, ils ont vu leur nombre augmenter suite au rapport Badré (qui estimait les besoins entre 1500 et 1600 inspecteurs) et à la catastrophe de Toulouse (explosion à l'usine d'AZF, le 21 septembre 2001). Face à ces enjeux, en 2011 :

- la notion d'emploi Grenelle a disparu,
- la RGPP commence à s'appliquer avec des réductions d'emplois et de moyens dans les espaces protégés par l'État.

II-189 Dans les Parcs Nationaux, la création de deux nouveaux parcs n'ouvre que 10 emplois. Les Parcs doivent s'organiser pour redéployer une vingtaine de postes. Pour finir, il faut rappeler le mouvement social en cours à l'ONCFS (office national de la chasse et de la faune sauvage), l'ONEMA et les parcs au travers d'une intersyndicale.

II-190 Les personnels des corps de l'environnement demandent la reconnaissance de leurs métiers qui ne correspondent plus à leur catégorie d'emploi. L'administration propose sur ce point la transformation de 190 postes d'agents techniques en techniciens pour les trois établissements – sur les 1586 agents techniques.

II-191 Cela sera accompagné de la suppression de postes d'agents techniques pour compenser le surcoût salarial, ce qui n'est absolument pas acceptable. Les personnels ITA de l'ONEMA et de l'ONCFS attendent l'extension du statut amélioré des agences de l'eau. Cette extension avait été

promise pour 2007, avec la création de l'ONEMA ! Malgré une forte mobilisation des personnels le 22 mars 2011 où ils étaient plus d'un millier à manifester, l'Administration reste sourde aux revendications.

II-192 Logement

II-193 Le logement s'avère bien un enjeu central à plusieurs titres. Bien sûr pour la qualité de vie de chacune et de chacun à tous les âges, mais aussi, pour de plus en plus de citoyens, pour la possibilité même de s'insérer et d'évoluer dans la société.

II-194 Les succès des notions « d'hébergement » ou de « publics défavorisés », les bilans annuels de l'application défectueuse de la loi DALO signent bien l'échec de la politique du logement dans sa confrontation avec le marché immobilier.

II-195 La progression dans la décennie écoulée des dépenses liées au logement dans l'érosion du pouvoir d'achat des ménages, ne concerne plus seulement ceux résidant dans les grandes agglomérations. Les délais d'attente pour l'obtention d'un logement social s'allongent, comme la liste des demandeurs, que les désignations relèvent des quotas des communes, des préfectures, des collecteurs de 1 % logement, des bailleurs sociaux.

II-196 La part du logement dans les consommations énergétiques constitue également l'un des enjeux essentiels pour les objectifs de lutte contre l'effet de serre, de maîtrise des consommations et aussi des prix de l'énergie.

II-197 Pour des réponses aux besoins des ménages, la transition énergétique vers des énergies moins carbonées, le respect des objectifs 3 X 20 (3X25 ou 30) respectivement pour – consommations – émissions de GES (gaz à effets de serre) – et + énergies renouvelables. appellent des interventions considérables : sur la rénovation du bâti existant, la sécurité des réseaux, le contrôle des constructions et des réhabilitations au regard des normes thermiques applicables, au neuf et progressivement à l'existant, y compris le tertiaire.

II-198 Les effets et causes de la crise du logement s'imbriquent à plusieurs échelles avec ceux des dysfonctionnements urbains, de l'artificialisation des sols, de l'étalement urbain à la périphérie des villes, de la poursuite de la désertification de territoires ruraux : ségrégations territoriales, augmentation des temps et coûts de trajets quotidiens domicile-travail (dont plus de 75% s'effectuent en automobile individuelle), recul de l'égalité territoriale republicaine, concurrence exacerbée entre territoires...

II-199 Gâchis et sous-traitance généralisée de la conception, du financement à l'exécution, marquent ainsi trop souvent les activités d'aménagement dans l'inégalité du « dialogue compétitif » entre État/communes et inter communalités/majors du BTP/sous-traitants/artisans...

Nous revendiquons ainsi :

II-200 - l'augmentation du budget logement du METL avec sa partie « aides à la pierre pour le logement social », alors que, par logement réalisé, le taux net de co-financement État au regard des autres financeurs recule chaque année ; ainsi que l'augmentation des ressources du Livret A disponibles. A cet égard, l'augmentation du taux de TVA sur le logement social prévue en 2014 ponctionnera les financements disponibles du mouvement HLM et réduira d'autant les aides de l'État ! Nous relevons également la poursuite de la débudgétisation avec deux mesures nouvelles : le prélèvement supplémentaire opéré sur le budget d'Action Logement (l'ex 1% pour le logement des salariés ramené à 0,4 % de la masse salariale) pour financer, à la place des crédits de l'État, une partie des aides personnalisées au logement (APL), le financement de l'ANAH (agence nationale de l'habitat) avec 400 M€ du produit attendu de la vente des allocations de C02 selon le cours de bourse dont tout montre qu'il atteindra moins des deux tiers de ce montant annuel...

II-201 -le financement pluriannuel des plans de rénovation thermique des logements, à la hauteur des objectifs et délais espérés par les plans Grenelle « bâtiments » et par celui, à venir, issu des travaux sur la transition énergétique ou sur la loi logement prévue pour juin 2013, en privilégiant, dans l'octroi des crédits publics accordés, d'une part le parc social existant, d'autre part les revenus des propriétaires,

II-202 -l'évolution de la fiscalité immobilière et foncière pour combattre les plus-values spéculatives, la rente et les aides publiques sans contrepartie ni efficacité pour développer l'offre locative accessible au plus grand nombre,

II-203 -la prévention et l'arrêt des expulsions pour dettes locatives, dont l'expérience révèle qu'elles portent atteinte à la dignité humaine, en constituant une hérésie sociale et un non sens économique par les coûts croissants de la prise en charge sociale hôtelière par les départements, au détriment de la garantie des risques locatifs et des aides du FSL,

II-204 -l'accompagnement des personnes en situation de précarité par des moyens garantissant à la fois l'accès et la sortie des dispositifs d'hébergement vers le logement,

II-205 -la construction et la rénovation lourde de logements sociaux, en quantité et qualité, à la hauteur des besoins diversifiés des populations permettant de rétablir « le parcours résidentiel » choisi pour les jeunes, avec leur droit à l'autonomie, les actifs dans la diversité de leurs revenus aussi bien que pour les retraités,

II-206 -l'encadrement efficace des loyers et des prix du foncier, l'application résolue de la loi SRU renforcée par des

moyens renforcés au plan réglementaire mais aussi de terrains avec des effectifs et budgets dédiés dans les DDT

II-207 -la vigueur des outils de planification et d'aménagement du territoire, intégrant aux bonnes échelles les exigences sociales, écologiques, économiques, et de prévention des risques, pour garantir après débat le respect de l'intérêt général selon les exigences actuelles du développement humain durable.

II-208 Il est essentiel de ne plus confondre logement et hébergement en réservant l'accès au logement social aux « plus démunis ». L'accès à un logement digne doit redevenir un droit pour tous.

II-209 Or, comment peut-on imaginer mener à bien une politique aussi ambitieuse en continuant les réductions

d'effectifs et de moyens dans les ministères et services de l'État concernés ?

II-210 La CGT revendique que les ministères de l'Écologie, du Développement Durable, de l'Énergie et de l'Égalité des Territoires et du Logement redeviennent des ministères porteurs d'une politique du logement et d'urbanisme ambitieuse et prioritaire. Cela suppose l'arrêt immédiat des réductions d'effectifs dans nos deux ministères, dans les DREAL et DDT, ainsi que dans les DDCCS, comme à l'ANRU et à l'ANAH.

II-211 Cela exige, dans tous les territoires, la mise à disposition des collectivités d'une expertise, d'un soutien technique et financier d'une part, et la mise en place de missions de recherche, de régulation et de contrôle d'autre part.

II-212 Ingénierie publique, ATESAT, ADS

II-213 La Ministre a exprimé sa volonté de mettre en débat l'avenir des missions ADS (Application du Droit des Sols) et ATESAT (Assistance Technique pour des raisons de Solidarité et d'Aménagement du Territoire) qui sont confiées à son ministère.

II-214 Les collectivités devraient désormais exercer pleinement ces missions avec l'aide des intercommunalités, hormis certains domaines particuliers et/ou complexes. Cette volonté politique d'arrêter l'instruction, à titre gracieux, de l'ADS et de ne plus établir de conventions sur l'ATESAT avec les collectivités, a fait l'objet de nombreuses réactions critiques, notamment en provenance des élus locaux.

II-215 Dans le même temps, les renouvellements de conventions ATESAT avec les communes se font à minima dans les départements (blocage des services de l'État, « non réponse » aux collectivités). Les suppressions d'effectifs dans ces deux domaines sont programmées et s'accroissent en 2013 dans la continuité des années précédentes.

II-216 Après la mise en concurrence de l'ingénierie publique, le gouvernement décide donc de continuer la destruction de services qui assurent des tâches d'intérêt général au plus proche des collectivités et des citoyens. Les conséquences sont dramatiques pour les agents concernés et pour la présence territoriale de l'État dans les départements.

II-217 Lors du congrès des Maires de France, en novembre 2012, le président de la République et la ministre de la Réforme de l'État, de la Décentralisation et de la Fonction publique, Marylise Lebranchu, ont pourtant indiqué que les collectivités, notamment les petites communes, devaient pouvoir compter sur la qualité de l'ingénierie publique de l'État, son aide technique et sa présence au plus près des territoires.

II-218 La CGT est opposée à l'arrêt des missions ADS et ATESAT en direction des collectivités. La CGT exige un développement de ces missions d'ADS/ATESAT ainsi que

le retour d'une ingénierie publique de l'État. Les précédentes réformes imposées ces trente dernières années ont eu pour conséquences, une augmentation du coût global pour notre société par l'éparpillement à différents niveaux des missions réalisées et une augmentation des effectifs globaux des fonctions publiques concernées. Les chiffres pour 2013 sont :

- ADS : la réduction prévue est de - 460 ETP,
- ATESAT : la réduction n'est pas définie à ce jour, mais le travail est en cours.

II-219 Nous sommes dans un enjeu de société car c'est le rôle de l'État qui est important, puisque les éventuelles économies affichées des transferts de compétences passées ont été critiquées par plusieurs rapports officiels.

II-220 Le cabinet de la ministre de l'Égalité des territoires et du logement assumerait la fermeture possible de centaines d'unités territoriales des DDT-M en milieu rural et semi-urbain, en rupture totale avec la notion « d'égalité territoriale ».

II-221 La CGT refuse ce dogme politique dont les conséquences seraient désastreuses pour les collectivités, les citoyens, les agents et les services avec l'intervention de plus en plus pressante de cabinets ou d'agences privés avides de profits.

II-222 Nous exigeons une autre politique dans le cadre de l'aménagement durable des territoires, pour :

- **s'assurer du contrôle des PLU, du respect des PC ou DP vis-à-vis des règles de zonage, constructives, de prévention des risques naturels – inondations, sismiques, submersion...(contrôles techniques et de légalité),**
- **garantir dans les PC et DP le respect de la loi littoral, des Schémas régionaux de cohérence écologique, de la trame verte et bleue...**
- **garantir dans les PC le respect des valeurs réglementaires de performance énergétique des bâtiments issues des lois Grenelle...**

II-223 Réseau scientifique et technique (RST)

II-224 Le Réseau Scientifique et Technique est notamment constitué du nouvel Etablissement Public Administratif regroupant les CETE, le CERTU, le CETMEF et le SETRA, de l'IFSTTAR, du CETU, du STRMTG, de Météo-France, de l'IGN, du CSTB, de l'ADEME, du CEMAGREF, de l'INERIS, de l'ONEMA, de l'IFREMER, ...

II-225 Les restructurations intervenues dans le RST ou à venir vont percuter la structuration syndicale. En dehors de l'organisation propre à chaque établissement ou service, il faudra avoir un outil fédéral d'organisation des discussions et des revendications propre au RST (cf partie sur l'outil syndicale). **La CGT revendique une préservation du RST en tant qu'instrument d'aide à la décision et l'évaluation des politiques publiques, afin de garantir la neutralité, l'indépendance et un niveau de service identique sur tout le territoire, et dans un intérêt plus global au niveau européen et mondial.**

II-226 Le nouvel Etablissement Public Administratif regroupe les CETE, le CERTU, le CETMEF et le SETRA. Le ministère a décidé de regrouper au sein d'un seul Etablissement Public Administratif les 8 Centres d'études techniques de l'Équipement (CETE), le Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions (CERTU), le Service d'études sur les transports, les routes et leurs aménagements (SETRA), le Centre d'études techniques maritimes et fluviales (CETMEF).

II-227 La CGT a signé le protocole d'accord de janvier 2012 puis ses avenants en novembre 2012 conduisant à la création au travers d'une loi de ce nouvel établissement, qui regroupe environ 3300 agents, dont le siège est à Bron. La CGT veillera que la déclinaison de la loi, les décrets et la mise en œuvre du nouvel établissement soit conforme à minima au protocole et aux orientations suivantes :

II-228 Le nouvel établissement doit être au service de toute la nation : l'Etat, les Collectivités Territoriales, ... dans un cadre non marchand,

II-229 Le nouvel établissement doit rester territorialisé au travers de sa trentaine d'implantations et demeurer en proximité des territoires sur lesquels il intervient,

II-230 Le nouvel établissement doit intervenir sur l'ensemble des champs de l'aménagement du territoire (infrastructures routières, ferroviaires, fluviale, maritime, ..., urbanisme, logement, habitat, ...), du développement durable (économie d'énergie, respect de l'environnement, ...), de la sécurité, des risques, de l'évaluation, afin de garantir la neutralité et l'indépendance de la puissance publique.

II-231 Le nouvel établissement doit conserver ou sa capacité d'intervention : études, expertise, contrôle, recherche, ingénierie, investigations, ... et capitaliser et diffuser la connaissance.

II-232 Les emplois permanents doivent être occupés par des agents sous statut.

II-233 La CGT revendique un maintien des compétences, en luttant contre la réduction de la vacance par des recrutements, aux besoins spécifiques du nouvel établissement.

Durant le prochain mandat, la CGT devra investir tous les niveaux de représentation, à commencer par le Conseil d'administration, le conseil scientifique et technique, les comités thématiques et territoriaux, ainsi que les structures institutionnelles (Comités Techniques national et locaux, en matière d'hygiène et de sécurité, ...).

II-234 L'IFSTTAR

II-235 L'IFSTTAR résulte de la fusion du LCPC et de l'INRETS. Son déménagement au pôle de Marne la Vallée constitue une étape importante de son évolution qui pose de nombreux problèmes. La CGT de l'IFSTTAR se mobilise, afin d'améliorer les conditions d'accueil des agents.

II-236 Un deuxième axe revendicatif consiste en la défense des missions et des moyens d'actions. L'externalisation de certaines tâches doit être combattue (usage des brevets par

Vectra ; LCPC-expert).

II-237 Les missions de recherche et de développements, dans le champ d'activités de l'IFSTTAR, doivent être confortés, tant en terme d'indépendance de la recherche (crédit de recherche, ...) qu'en terme d'indépendance des chercheurs (statut et rémunération). Enfin, les moyens doivent permettre à l'IFSTTAR d'avoir une activité forte de normalisation, de capitalisation et de diffusion de la connaissance.

II-239 Le Cetmef est issu de la fusion de deux services techniques centraux: le STNMTE (Service Technique de la Navigation Maritime et des Transmissions et de l'Équipement, d'environ 250 personnes à la fusion) et du STCPMVN (Service Technique Central des Ports Maritimes et des Voies Navigables d'environ 50 personnes à la fusion).

II-240 Le STNMTE est le service qui a succédé au STPB (Service Technique des Phares et Balises). Le STCPMVN, quant à lui, travaillait essentiellement pour VNF et pour les ports de la Manche. A l'origine, fonctionnant comme un gros service technique, le Cetmef est devenu, au fil du temps, un service scientifique incluant un service technique.

II-241 La composante scientifique exerce au profit de la DGALN (direction générale de l'aménagement, du logement et de la nature), de la DGPR (direction générale de la prévention des risques), de la DRI (direction de la recherche et de l'innovation), de VNF (voies navigables de France), des ports maritimes et des collectivités territoriales. Le service technique travaille, par ordre d'importance décroissante, pour la DAM (domaines phares et balises et CROSS), pour la DGITM (radio pour les routes, tunnels) et pour VNF (réseau radio fluvial et télécontrôle).

II-242 De tout ceci, on constate que la partie scientifique a été progressivement mise en avant par les dernières directions tandis que la partie service technique servait de réservoir à ETP pour la première. En 15 ans les proportions ont été complètement inversées.

II-243 Le Cetmef, en tant que composante du nouvel établissement public devra se fondre dans le grand ensemble et mettre son expertise et ses talents au service de la politique de celui-ci. De ce fait, et pour qu'il fonctionne comme un grand tout, il paraît essentiel que disparaisse la notion de directeur de centre, au sens où elle est exercée actuellement, laquelle n'amène que des conflits d'individualités entre ces différents directeurs.

II-244 L'équipe dirigeante, sous pilotage immédiat du directeur doit insuffler une dynamique commune de manière à ce que fonctionne l'esprit de groupe. Il paraît par contre logique que se mettent en place des équipes spécialisées dans le routier, le fluvial, l'urbain, le maritime... et l'actuel Cetmef est, grâce à ses centres de Brest et Compiègne, l'entité toute indiquée pour jouer ce rôle dans les domaines du maritime et du fluvial.

II-245 Ce rôle est appuyé, en tout cas pour le centre de Brest, par la proximité du pôle mer Bretagne, de centres de recherche et d'industries à forte composante maritime et par la ville de Brest qui a fait du maritime son fer de lance.

Les orientations de la CGT au Cetmef :

Le Cetmef a réparti ses activités au sein de trois directions:

II-246 La direction scientifique participe à la gestion de labos communs de recherche avec par exemple EDF ou des universités. Elle possède aussi un département « simulation

informatique ».

II-247 La direction de l'ingénierie qui apporte son concours par exemple à VNF ou aux ports maritimes, pour des problématiques d'ouvrages d'art fluviaux ou l'aménagement des ports. Elle est spécialisée dans des sujets, comme par exemple, la gestion du trait de côte, les problèmes de submersions des terres lors des tempêtes.

II-248 La direction technique qui travaille essentiellement pour la DAM et la DGITM et se comporte vis à vis de celles-ci comme un service technique.

II-249 Concernant les deux premières direction il semble que la demande et donc l'activité existe mais l'image du service a pâti de la mise en avant du Cetmef ces dernières années suite à un audit climat social et des plans de suppression de personnel. De plus le centre de Compiègne souffre actuellement de l'ambiance exécrationnelle qui y règne, induisant de nombreux départs non remplacés pour cause de blocage des embauches par le ministère.

II-250 Pour la direction technique le problème tient dans la nature même du travail de cette direction basée, à la fois, sur des études prospectives et sur des activités de terrain. Ces dernières amènent la constitution d'une expertise laquelle s'avère indispensable pour mener à bien les études. Cette façon de fonctionner était la règle du temps du STPB qui avait à cette époque une renommée internationale.

II-251 Pour des raisons à la fois idéologiques et politiques, les activités directes vont être supprimées par les cadres dirigeants. Pour certains, qui considèrent que le RST doit être un service scientifique, ces activités n'ont pas leur place au CETMEF. Pour d'autres, ces activités compliquent la vie et il faut donc s'en débarrasser.

II-252 Le Cetmef est actuellement dans un « entre deux » cherchant à persuader ses tutelles qu'il sait ce qui est bon pour elles malgré les doutes affichés par ces dernières. Il est absolument nécessaire que les agents du Cetmef aient une vision claire de leurs missions à court et moyen terme ce qui, du fait des errances des responsables, n'est plus le cas depuis plusieurs années. De même les agents réclament la stabilité dans l'exercice de ces missions.

II-253 Il est donc absolument indispensable d'avoir une discussion avec la DGITM et la DAM sur la façon d'organiser la direction technique. Il y a aussi lieu de se poser la question du maintien de ces missions régaliennes au sein du nouvel établissement public. N'y aurait-il pas avantage à créer un service technique pour le compte de la DGITM ou de la DAM, sachant que le nouvel établissement public, une fois constitué, verra la DGITM et la DAM comme des clients parmi d'autres alors qu'actuellement l'essentiel des ETP qui constituent cette direction sont fournis par la DAM et la DGITM.

II-254 Une autre raison pousse la CGT du Cetmef à préférer la solution du service technique transféré: la DAM, VNF et

d'autres services ont demandé à débloquer l'embauche d'OPA, tandis qu'au Cetmef la volonté est de se séparer de cette catégorie et il reste 42 OPA actuellement au Cetmef sur 85 il y a dix ans.

II-255 Pour le centre de Brest et celui de Compiègne, nous demandons que la spécialisation, respectivement maritime

et fluviale, soit reconnue et confortée dans le nouvel établissement public. La CGT exige aussi l'arrêt de la casse systématique des fonctions support laquelle désorganise dans les faits le fonctionnement du service ce qui se constate chaque jour, que la direction reconnaît à demi mot mais dont elle n'a cure tant elle est obnubilée par l'embauche de chercheurs et de catégorie A.

II-256 Météo-France

II-257 A chaque fois qu'elles se produisent, les catastrophes météorologiques confirment l'utilité et l'efficacité des services publics. Le poids de plus en plus grand de la pression médiatique sur nos services montre que notre société est de plus en plus dépendante des phénomènes atmosphériques. Ainsi, l'impact des renseignements météorologiques revêt un caractère stratégique, pour la sécurité des personnes et des biens, pour l'économie, pour la protection de l'Environnement.

II-258 La vocation de Météo France est d'approfondir la connaissance de tous les phénomènes atmosphériques et de leurs incidences pour contribuer à la bonne marche et à l'optimisation de tous les secteurs d'activité du pays. Ceci justifie le renforcement du service public météorologique opérationnel avec une forte dimension de recherche afin de répondre au mieux à nos missions.

II-259 Notre mission de service public répond donc à des besoins d'intérêt général qui s'inscrivent dans une perspective de progrès humain et scientifique, et non dans le cadre d'un marché mondial. Pour autant, ces dernières années, on constate une multiplication et une banalisation de l'information météorologique – principalement en ce qui concerne les prévisions.

II-260 Il est désormais possible d'avoir accès gratuitement à de nombreuses données d'observation, de modèles, voire d'expertises. Pour l'utilisateur, le risque est de ne pouvoir exploiter ces sources d'informations nombreuses et non hiérarchisées.

II-261 En termes de sécurité des personnes et des biens, ce risque atteint la carte de Vigilance elle-même avec des services d'avertissement ou de vigilance faits par des sociétés privées et volontairement ambigus avec les messages officiels dont Météo-France a la responsabilité. La RGPP a servi de cadre de référence pour le Plan Stratégique en cours, adopté en Conseil d'Administration le 28 novembre 2008 et valable pour la période 2009-2017.

II-262 C'est ce Plan Stratégique qui a remis en cause la prévision à trois niveaux et l'implantation territoriale de Météo France tout en organisant la restructuration de nombreux services pour appliquer les mesures de suppressions d'emplois.

II-263 Concrètement, à Météo-France, l'expertise humaine pour la prévision se réduit, l'observation s'automatise avec un réseau de mesure limité, le traitement climatologique des données s'éloigne du lieu de la mesure, les contacts sont rendus plus difficiles avec les usagers et notamment les institutionnels. Météo-France doit conserver le monopole du service public météorologique en France.

II-264 Nous considérons comme irresponsable, en terme de sécurité, de continuité de service, de niveau de service, d'égalité des citoyens et de péréquation nationale, d'obliger des services administratifs et les collectivités à se tourner vers les moins disant en terme de prix.

Orientations :

II-265 Météo-France doit conserver le monopole du service public météorologique en France, et doit être l'autorité publique de l'expertise météorologique, seule habilitée à émettre des bulletins d'alerte, à prescrire, certifier et valider une donnée ou une information météorologique.

Le service public météorologique doit être la référence en termes d'information météorologique.

II-266 Pour cela, il doit :

II-267 -Nouer des liens avec les différents acteurs, publics comme privés, de la météorologie pour développer la responsabilité de chacun des acteurs comme les échanges de connaissances ;

II-268 -Conserver une implantation suffisamment dense sur le territoire pour rester au plus près des usagers et des phénomènes météorologiques ;

II-269 -Conserver une prévision organisée à trois niveaux ;

II-270 -Conserver la maîtrise de ses réseaux d'observations et de ses moyens techniques et informatiques ;

-être doté des moyens humains et financiers nécessaires à la satisfaction des besoins du service public météorologique.