



La Confédération Générale du Travail

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

Le Courrier

du Militant de l'Équipement et de l'Environnement

Site fédéral : www.equipement.cgt.fr

N° 1323 du 8 Avril 2009

Sommaire

	<i>PAGES</i>
1. Agenda	2
2. Infos brèves	2
3. Appel unitaire pour le 1 ^{er} Mai	3
4. Appel des syndicats de retraités pour le 1 ^{er} Mai	4
5. Note C.G.T. Fonction Publique aux militants sur les suites des luttes	5-6
6. Action nationale S.N.P.T.R.I. le 22 avril	7
7. Compte-rendu de la C.M.F.P. du 17 mars	8-10
8. Motion des agents du S.E.T.R.A.	11-12
9. Lettre ouverte : Non à la fusion ONEMA – ONCFS	13-15
10. Grenelle de la Mer : 1 ^{ère} proposition de la C.G.T.	16-28
11. Lettre de la Confédération à Borloo sur le Grenelle de l'Environnement	29-31
12. Intervention d'André MANDARD pour le C.C.A.S. au congrès de la F.N.A.S.C.E.E.	32-33

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



AGENDA

Jeudi 9 avril 2009 :

C.T.P.M.

Vendredi 10 avril 2009 :

O.S./Meeddat – mesures catégorielles 2009

Vendredi 10 avril 2009 :

A.G. du SETRA sur la délocalisation

Vendredi 10 avril 2009 :

Réunion du collectif fédéral D.O.M.

Jeudi 16 avril 2009 :

Secrétariat fédéral

Jeudi 16 avril 2009 :

Commission n° 2 du C.C.A.S.

Lundi 20 avril 2009 :

O.S./Meeddat sur la fusion
des S.D. ONEMA/ONCFS

Mardi 21 avril 2009 :

Bureau de l'U.G.F.F.

Mercredi 22 avril 2009 :

**Grève et manifestation nationale
des A.E. – C.E.E. et C.T.R.L.**

Jeudi 23 avril 2009 :

O.S./Meeddat – groupe d'échanges

Mardi 28 avril 2009 :

C.C.A.S.

Mardi 28 avril 2009 :

Bureau de l'U.G.F.F.

Mercredi 29 avril 2009 :

Bureau fédéral

Mercredi 29 avril 2009 :

O.S./Meeddat sur l'ingénierie aéroportuaire

Vendredi 1^{er} Mai 2009 :

**Rassemblement et manifestation
unitaire pour la fête du travail**



INFOS BREVES

Ouverture du Grenelle de mer : La C.G.T. y sera présente (notamment pour la fédération : Gérard Le Briquer Groupe de travail 3 et Nicolas Mayer Groupe de travail 1) dans une démarche revendicative, faisant valoir les intérêts des salariés et les problématiques écologiques, en étroite relation avec le contexte de crise et de mobilisation.

Les résultats définitifs des élections du 2 avril 2009 concernant le renouvellement de certaines CAP, CCP et CAD seront connus le 5 mai 2009 après le dépouillement du bureau de vote central.



Loi HPST La contestation s'élargit

Le débat parlementaire ne peut continuer en ignorant la contestation qui s'élargit et s'amplifie

L'Assemblée Nationale a adopté la loi HPST en première lecture le 18 mars 2009, veille d'une nouvelle journée d'action unitaire interprofessionnelle.

Au cours de ce rendez-vous de grande mobilisation, des milliers de salariés, de retraités et d'usagers ont contesté les choix actuels et mis en avant les enjeux de santé, de sécurité sociale solidaire et de service public. Ils étaient accompagnés par les différents collectifs créés dans ce secteur et de nombreux médecins hospitaliers, mobilisés, autour de ces mêmes thèmes.



Travail du Dimanche Pas de remise en cause du repos dominical Déclaration de la C.G.T.

Cette fois-ci, c'est dans le cadre de la loi sur le développement et modernisation des services touristiques qu'une nouvelle atteinte est portée au repos dominical.

Les sénateurs, actuellement en discussion sur ce projet, ont à examiner des amendements du groupe UMP qui ramènent de manière insidieuse ce que le gouvernement et le président n'ont pas réussi à imposer en décembre 2008.



INDEMNISATION CHOMAGE Prime de 500 euros pour les chômeurs non indemnisés Déclaration de la C.G.T.

Le nouveau tour de passe-passe du gouvernement

Le gouvernement vient de mettre en place une prime exceptionnelle de 500 euros dédiée aux chômeurs non indemnisés.

Première surprise : cette prime ne sera destinée aux jeunes primo-demandeurs d'emploi mais aux personnes ayant travaillé au moins 305 heures dans les 28 derniers mois. Une fois de plus, les jeunes qui n'ont encore jamais eu accès au marché du travail sont encore oubliés alors que Nicolas Sarkozy annonçait pourtant il y a encore quelques jours vouloir – s'occuper du chômage des jeunes ».



DROIT SYNDICAL RECONNU Par la Cour d'Appel de Bourges Déclaration de la C.G.T.

L'Union départementale C.G.T. de l'Indre à Chateauroux logée à titre gracieux par la ville, depuis plus d'un siècle dans les locaux d'une Bourse du travail, était l'objet d'une demande d'expulsion devant les tribunaux.

Le Maire UMP ayant voulu imposer à l'Union départementale CGT, comme aux deux autres unions départementales CFDT et FO, une convention privée dite de prêt à usage avec des loyers établis aux prix du marché, dépassant de loin les possibilités syndicales.



CHIFFRE DU CHOMAGE Le gouvernement aux abonnés absents Déclaration de la C.G.T.

Près de 80.000 nouveaux demandeurs d'emploi se sont inscrits sur les listes de Pôle Emploi en février dernier. Après les hausses importantes de ces derniers mois, la série noire se poursuit.

Face à cette accélération brutale du chômage, le gouvernement est plus que jamais aux abonnés absents en matière de défense des salariés et des primés d'emploi. Il préfère en effet se concentrer sur un bouclier fiscal inepte destinés à favoriser les Français les plus riches ou maintenir la défiscalisation des heures supplémentaires, dispositif qui touche de plein fouet les salariés les plus précaires, intérimaires ou CDD.

La suite sur : www.cgt.fr

Appel unitaire pour le 1er Mai Un nouveau temps fort de mobilisation

"Faire du 1er Mai un nouveau temps fort de mobilisation"

**Communiqué commun des organisations syndicales
CFDT, CFTC, CFE-CGC, CGT, FO, FSU, Solidaires, UNSA.**

L'augmentation du nombre de chômeurs, la baisse significative de la consommation, l'incertitude grandissante sur l'activité des entreprises témoignent de la gravité de la crise qui frappe un nombre croissant de salariés sans que nul ne puisse aujourd'hui en prédire la durée.

Les mobilisations viennent d'obliger le gouvernement à agir sur les stock-options et les rémunérations exceptionnelles des dirigeants d'entreprise lorsque ces dernières ont reçu des aides publiques directes. Sur la question de la redistribution des richesses produites, le décret annoncé bien qu'insuffisant est un début de remise en cause du système actuel. Elle laisse cependant de côté l'essentiel des revendications du 5 janvier 2009 portées par les mobilisations du 29 janvier et du 19 mars 2009.

Gouvernement et patronat doivent rapidement mettre en œuvre les mesures déjà prises et engager les négociations et les concertations pour répondre à l'ensemble des revendications.

C'est pourquoi, dans la suite des journées du 29 janvier et du 19 mars et dans ce contexte exceptionnel, les organisations syndicales s'entendent pour faire du 1er Mai un nouveau temps fort de mobilisation pour peser sur le gouvernement et le patronat.

Elles appellent leurs organisations locales à rechercher les modalités appropriées pour réussir cette journée de revendication syndicale en tenant compte des situations locales. Pour préparer le 1er Mai, elles conviennent de faire du mois d'avril un mois de mobilisations ponctué d'initiatives visant à soutenir les actions engagées et à organiser les solidarités. En fonction des réponses du gouvernement et du patronat, les organisations syndicales débattront lors de leur prochaine rencontre des nouvelles initiatives (grève interprofessionnelle, manifestations, mobilisations un samedi...)

Une prochaine réunion est d'ores et déjà fixée au 27 avril.

Le 30 mars 2009

APPEL DES ORGANISATIONS SYNDICALES DE RETRAITÉS

RETRAITÉS EN COLÈRE

Tous dans la rue le 1^{er} mai

Les organisations syndicales de retraités CFDT, CFTC, CFE-CGC, CGT, FO, FGR-FP et UNSA appellent les retraités à participer massivement aux manifestations du 1^{er} mai.

Les mobilisations du 29 janvier et du 19 mars ont connu une ampleur incontestable. Les retraités ont participé massivement aux manifestations à l'appel des organisations syndicales de retraités. Ils seront à nouveau dans la rue le 1^{er} mai, avec les salariés et les demandeurs d'emplois. **Pour préparer le 1^{er} mai, avec les confédérations, elles conviennent de faire du mois d'avril un mois de mobilisations ponctué d'initiatives visant à soutenir les actions engagées, et à organiser les solidarités.**

Les retraités, comme les salariés et les chômeurs, sont durement touchés par une crise économique, financière et sociale dont ils ne sont pas responsables.

Les retraités seront dans la rue pour réaffirmer l'indispensable solidarité intergénérationnelle avec les salariés. Ils exigent du Gouvernement et du Patronat des réponses aux revendications des organisations syndicales : défendre l'emploi dans le public comme dans le privé, défendre le pouvoir d'achat des salariés et des retraités ainsi que l'indispensable relance économique, lutter contre la précarité et pour le maintien des services publics, exiger la réglementation de la sphère financière. Gouvernement et Patronat doivent engager sans délai les négociations et concertations nécessaires pour répondre à l'ensemble des revendications.

Les retraités seront dans la rue pour défendre également leur pouvoir d'achat. Les retraites et pensions n'ont pas été revalorisées en 2008 à la hauteur de la moyenne de l'inflation qui a atteint 2,8% et de l'augmentation du coût de la vie. D'autre part, le report au 1^{er} avril 2009 fait perdre aux retraités trois mois de revalorisation. Le Gouvernement a confirmé une augmentation des retraites de 1% au 1^{er} avril 2009. Face à cette décision, la colère des retraités s'amplifie. Les promesses du candidat sur la réversion et le minimum vieillesse ne sont que très partiellement tenues par le président élu. C'est pourquoi, les organisations syndicales de retraités revendiquent une revalorisation des retraites qui compense les retards accumulés depuis plusieurs années, ainsi qu'un effet rétroactif au 1^{er} janvier 2009. Elles revendiquent également un minimum de pension égal au SMIC.

C'est pourquoi les retraités seront massivement dans la rue le 1^{er} mai.



LE SERVICE PUBLIC territorial
C'EST UN bien PUBLIC



Montreuil, le 03 avril 2009

Note aux militants sur les suites des luttes

Cette note fait un rapide point sur l'état d'esprit qui a animé la délégation CGT lors de l'interfédérale Fonction Publique du 31 mars à 17 h, réunie après celle des organisations syndicales interprofessionnelles du 30 mars qui a débouché sur l'appel à un nouveau temps fort de mobilisation le 1^{er} mai (cf. le communiqué commun de toutes les Organisations Syndicales).

Dans la Fonction Publique, les ministres ne bougent pas d'un pouce sur les salaires, l'emploi, les missions, la RGPP, les délocalisations... A l'heure où le chômage explose, non seulement l'Etat ne recrute pas mais il supprime des masses d'emploi, c'est-à-dire que les possibilités pour les jeunes d'entrer dans la Fonction Publique sont nulles ...

Après avoir réuni leurs organisations et/ou leurs instances nationales, nos organisations CGT ont décidé de participer à la construction de ce 1^{er} mai, pour qu'il soit plus fort dans la Fonction Publique que le 19 mars.

Pas d'attentisme donc dans la période, au contraire, la CGT a une responsabilité particulière et cela se vérifie en même temps que la bataille s'intensifie. Dans la fonction publique, elle doit contribuer à élever le niveau de la mobilisation. Le mois d'avril doit pleinement être occupé d'initiatives partout et dans tous les territoires, (position partagée avec la CE confédérale du 31 mars, rappelée au CCN du 1^{er} avril) pour obtenir avant l'été des avancées revendicatives.

En se félicitant d'un 1er mai au caractère unitaire exceptionnel, en s'inscrivant pleinement dans un processus unitaire interprofessionnel, la CGT Fonction Publique ne conditionne pas son intervention à ce seul processus, elle entend prendre des initiatives de mobilisations qui rendent cohérentes les actions annoncées ou à décider en avril dans la Fonction Publique en recherchant, avec la dimension interprofessionnelle, l'unité la plus large.

Cet état d'esprit a animé la délégation CGT lors de la rencontre interfédérale Fonction publique du 31 mars. Elle a proposé aux autres organisations syndicales, de ponctuer le mois d'avril de dates d'actions en fonction des vacances scolaires régionales (les jeudis par exemple), qui pourraient prendre des formes diversifiées, interpellation des préfets, des parlementaires, motions, rassemblements..., ancrées sur les revendications et convergentes avec des initiatives interprofessionnelles.

Dans le paysage immédiat, la délégation CGT Fonction Publique a soulevé en particulier la question de l'agenda social, de la loi mobilité qui devrait être débattue en mai...

Un projet de communiqué commun de l'interfédérale Fonction Publique qui appelle à impulser des mobilisations unitaires sous toutes ses formes dans tous les territoires, en cours de discussion, devrait être adopté et diffusé lundi.

Pour aider au rassemblement convergent public/privé dans les territoires, un projet de tract unitaire s'adressant à la population est également en cours de rédaction. Un argumentaire à l'intention des militants est en préparation, en particulier contre les articles refusés par l'ensemble des syndicats et pour aider les militants à aller rencontrer les parlementaires locaux à propos de la loi mobilité

Sans attendre participons à la construction d'un 1^{er} mai, temps encore plus fort de luttes que le 29 janvier et le 19 mars dans la fonction publique. L'ancrer sur des revendications professionnelles, est le défi à relever si l'on veut s'inscrire dans la dynamique des luttes qui suivront ce 1^{er} mai, que nous ne voulons pas comme les autres.

Le mois d'avril doit être un mois de luttes pour faire de ce 1^{er} mai un cru d'exception.



Dès le 22 avril 2009

Avec le SNPTRI-CGT

DIR / DDE / DDEA / Transférés CG. CR / RBA / VN - PM

Tous en grève et en manifestation à Paris

**Le SNPTRI - CGT ne reste pas inactif face
aux orientations néfastes des ministères (MEEDDAT / INTERIEUR)**

**Agir en grève et en manifestation pour défendre nos intérêts
individuels et collectifs :**

CONTRE : La RGPP, les projets de concessions, de privatisations, de fusions,
d'externalisations, de suppressions de missions...

CONTRE : Les mobilités imposées, l'emploi précaire, les indemnités et primes au
rabais

CONTRE : Les conditions de travail dégradantes pour la santé

POUR : 25 % de bonification du service actif pour tous

**POUR : Une filière spécifique des réseaux et infrastructures
RBA / VN / PM dans la FPT**

POUR : Un cadrage national de garanties DIR / FPT / DDE

POUR : Développer les missions

POUR : La création d'emplois statutaires

POUR : L'augmentation des salaires, des indemnités et des pensions

POUR : L'ouverture de négociations sur le catégoriel AE / CEE / CTRL avec un
déroulement de carrière linéaire

POUR : La reprise d'ancienneté pour tous...

AVEC LE SNPTRI - CGT ON A FAIT AVANCER :

- Revalorisations de la PTETE dans les DIR et VN

- Arrêt des projets : de fusion en 7 DIR....

- L'ouverture de négociations sur le cadrage national DIR

- Lettre du ministre du MEEDDAT sur une bonification à 20 %

- Reprise d'ancienneté à partir du 1^{er} janvier 2005

- Engagement du Ministre sur une réunion tripartite sur la filière spécifique.

- Décision d'ouverture du dossier catégoriel AE/CEE

Maintenant enfonçons le clou pour peser sur les négociations



Commission Ministérielle de la Formation Professionnelle

Réunion du 17 mars 2009

Cette réunion est présidée par M. J C Ruyschaert, Directeur des Ressources Humaines du ministère.

En préalable la CGT a posé les questions suivantes :

- La circulaire conjointe MAP/MEEDDAT relative à la rédaction des Plans Locaux de Formation (PLF) dans les DDEA a été publiée le 12 mars 2009. La CGT s'interroge sur le manque de concertation préalable à cette circulaire. Elle demande des précisions sur l'articulation entre les DREAL et les DDEA, la déclinaison des missions du Grenelle de l'environnement, les niveaux d'expertise souhaités, le travail en réseau, ... alors que les PLF sont prévus pour le 30 avril 2009 !
- Elle souhaite avoir un point d'information sur l'avancée de la constitution du CMVRH. Elle demande notamment des réponses aux questions posées lors du groupe de travail du 3 février.
- En ce qui concerne l'Ingénierie Publique concurrentielle, elle demande combien d'agents sont concernés par le redéploiement ? Quel plan de formation est-il prévu ? Dans le même ordre d'idée, quelles sont les conséquences de la création des pôles support intégrés pour les agents ? Quel plan de formation pour les accompagner dans ce changement ? Pour la CGT les évolutions de services doivent se dérouler tout en garantissant les droits des agents (pas de mobilité imposée ; pouvoir exercer des fonctions du même champ de compétences ; ...).
- La CGT demande que soit engagée une réflexion sur l'appareil de formation du ministère : architecture (relation DDEA/DREAL/CVRH/IFORE ...), les moyens à y consacrer et la concertation qui sera mise en place ... Elle revendique le maintien des CLF qui aujourd'hui dans la plupart des services ne sont plus réunies.
- Elle souhaite des éclaircissements sur les conséquences du rapport « LE BRIS », notamment en ce qui concerne l'avenir des écoles et la déclinaison du cadre européen du LMD.

Le DRH, apporte les précisions suivantes :

- Sur la mise en perspective du rapport « Le Bris » et l'avenir des écoles, il indique qu'une CMFP spécifique abordera ce thème. Aujourd'hui, la mise en œuvre de ce rapport ne semble pas être une priorité.
- Pour le CMVRH, une réunion est programmée le 7 avril 2009. L'administration poursuit sa réflexion, afin de répondre aux questions posées le 3 février 2009.
- Quant à la circulaire du 12 mars 2009, elle ne fait que pérenniser une pratique existante, la rédaction des PLF étant usuelle.
- Pour ce qui concerne l'Ingénierie Publique concurrentielle et les pôles support intégrés, il indique qu'un plan d'action est en cours comprenant une photographie des compétences, les possibilités de repositionnement ... Un accompagnement « lourd » est envisagé, y compris au plan financier. En outre, une charte de garanties pour les personnels est en cours de rédaction.

Les directions de centrales procèdent à la présentation des orientations de formation pour l'année 2009 avec des perspectives éventuellement jusqu'à 2011 (Direction Générale de l'Aménagement, du Logement et de la Nature – DGALN-; Direction Générale de la Prévention des Risques – DGPR ; Direction Générale de l'Energie et du Climat – DGEC ; Direction Générale des Infrastructures des Transports et de la Mer – DGITM ; Délégation à la Sécurité et à la Circulation Routière – DSCR ; Direction Générale de l'Aviation Civile – DGAC ; Secrétariat Général – SG ; Commissariat Général au Développement Durable – CGDD).

La CGT est intervenue comme suit :

Sur la présentation DGALN

Il s'agit d'un repositionnement de l'Etat avec l'abandon de missions de prestations dans le cadre de la mise en oeuvre du Grenelle de l'environnement. La CGT s'interroge sur les conditions à remplir pour avoir un service technique performant : travail en réseau ? Niveau de technicité et place de l'expertise ? ... Le maintien du niveau d'expertise impliquera-t-il des recrutements de contractuels (CDD) au niveau régional. La CGT exprime son opposition à cette dérive de recrutement.

Sur la présentation DGPR

La CGT interroge sur la place des CETE dans le système de formation de ces deux DAC, dans la mesure où il n'apparaissent pas dans leurs documents ? La DGPR répond qu'une contractualisation entre les DAC et le RST est en cours. Cette contractualisation donnera lieu à la prise en compte de cette dimension par les DAC.

Sur la présentation de la DGEC

Cette DAC considère que son rôle est plus transversal et que la note de problématique sur les orientations de formation relève plus de l'acculturation que de la formation proprement dite. La CGT n'a fait aucun commentaire.

Sur la présentation de la DGITM

Pour les Contrôleurs des Transports Terrestres -CTT- la CGT demande quelles seront les modalités de la mise en oeuvre de « l'Eco-taxe » et quelles seront les conséquences sur les missions, les recrutements (50 recrutements ?) et la formation des CTT ? La DGITM annonce que la mise en oeuvre se fera au plus tôt en 2012.

La CGT demande ce qu'il advient des groupes de travail sur la formation dans les DIR ? Par ailleurs, elle questionne l'administration sur la prise en compte des OPA dans ces services ? Quelles relations existe-t-il entre les DIR et les parcs ? Quelle pérennité ? La DGITM pense qu'il y aura des besoins à satisfaire dans les DIR suite au transfert des parcs.

Sur la présentation de la DSCR

Trois actions sont annoncées : sur les infrastructures, sur les véhicules et sur les conducteurs, pour atteindre l'objectif fixé par le président de la république (moins de 3000 morts sur les routes). Une mission d'audit sera créée pour un état des lieux et un conseil auprès des concessionnaires et des collectivités. Pour les véhicules, l'Etat travaille en partenariat avec les constructeurs automobiles sur la sécurité. En ce qui concerne les conducteurs, la prévention, l'éducation et la sanction sont les trois volets à prendre en compte. La CGT demande quels seront les moyens mis à disposition des inspecteurs des permis de conduire et des délégués à la prévention et à la sécurité routière ? Des recrutements sont-ils envisagés ? Aujourd'hui les inspecteurs n'ont pas le temps d'assurer toutes leurs missions, notamment le contrôle et la formation auprès des professionnels (auto-écoles).

Comment résorber le retard pris depuis la nouvelle réglementation sur les permis de conduire ?
Comment assurer l'accès à une formation de qualité compte tenu de l'établissement des plannings des inspecteurs à 2 mois ?

La DSCR répond qu'il y aura 35 recrutements en 2009 et 20 en 2010. Néanmoins, ces recrutements seront insuffisants pour résorber le retard pris. Il sera fait appel à des vacations : volontariat des agents actifs en dehors des heures de travail (samedi matin) ou des « jeunes » retraités. Quant à la demande de formation des inspecteurs au permis PL, la DSCR indique qu'elle fait à la mesure de ses moyens !

Sur la présentation de la DGAC

La CGT souligne que la DGAC dans son document d'orientation prend bien en compte les besoins des agents en terme de Préparation aux Examens et Concours, ce qui n'apparaît pas comme tel pour les autres DAC.

Sur la présentation conjointe SG-CGDD

La CGT constate qu'il s'agit d'un outil d'une politique de gestion par les compétences et non de gestion de la compétence. Elle rappelle son opposition à ce mode de management. Pour la CGT, il est difficile de fixer des objectifs et encore plus complexe de les évaluer dans le contexte ministériel que nous connaissons (recompositions permanentes ; fusions ; abandons de missions; ...). Elle demande qu'une discussion approfondie soit menée au sujet de l'e-formation.

Le DRH rappelle l'engagement du ministre de « ne laisser aucun agent sur le bord du chemin ». Il y a nécessité de former l'encadrement à l'accompagnement du changement. Il réaffirme que la formation au dialogue social à tous les niveaux (local, service, régional, ...) est la clé de la réussite du changement.

Il annonce qu'un bureau de la formation sera réuni en juin 2009, et donne rendez-vous aux membres de la CMFP à l'automne.

Une réunion technique relative au CMVRH est programmée le 7 avril 2009 (elle est toutefois à confirmer).

Motion du collectif des agents du Sétra
Journée ADSTD/Sétra du 25 mars 2009

La direction du Sétra nous a demandé si nous avions l'intention de prendre la parole aujourd'hui. Quand nous lui avons confirmé, elle nous a offert une tribune que nous avons acceptée à la condition de choisir le moment qui nous semblait le plus opportun. Nous avons donc choisi d'intervenir avant le témoignage des signataires de l'accord volontaire car il nous semble essentiel que non seulement nos partenaires en collectivités soient présents au moment de notre intervention mais également les représentants de la profession qui seront eux aussi impactés par notre délocalisation.

Toute l'"offre" qui vous est présentée ICI n'est possible que par le fonctionnement en réseau du Sétra avec ses partenaires et interlocuteurs. Elle n'est possible que par nos déplacements fréquents en France et à l'étranger.

Cette offre n'est possible qu'avec notre bonne accessibilité aux systèmes de transport.

Elle n'existe que par l'expertise des agents du service.

Quelques chiffres pour vous éclairer :

- Plus de 6000 visiteurs annuels pour nos groupes de travail : comment produire les guides que vos équipes utilisent si les gens ne viennent plus travailler avec nous ?
- Plus de 7000 déplacements annuels en métropole et à l'étranger des agents du Sétra : comment allons nous pouvoir continuer à suivre vos innovations ? comment allons nous pouvoir continuer à vous défendre au sein des 40 commissions de normalisation auxquelles nous participons ?

Avec la délocalisation du Sétra à Sourdun, nous nous retrouverons isolés.

Nous connaissons l'impasse qui attend notre service : la fuite des effectifs, et donc de l'expertise! **Ce n'est pas une utopie! L'hémorragie a déjà commencé !** A ce jour, seul 2% des agents se déclarent susceptibles de suivre le Sétra à Sourdun.

Dans ces conditions, comment remplir nos missions? **Comment défendre VOS intérêts?**

Cette décision politique est une nouvelle arnaque. Lors de la décentralisation, l'Etat vous a fait des promesses. Résultat : après vous avoir transféré ses compétences, l'Etat va vous laisser démunis devant les nouvelles responsabilités qui vous incombent. **Une fois de plus!**

Si la décision est maintenue, tout ce qui vous est présenté ICI ne sera qu'une vitrine factice. **Un chèque en bois.**

Nous aimons notre travail, et même parfois passionnément. Nous voulons pouvoir continuer à travailler **avec et pour vous**. Cette manifestation en est la démonstration.

A notre tour, nous avons besoin de vous.

- Aidez nous en sensibilisant vos responsables et vos élus.
- Aidez nous aussi en signant la pétition en ligne sur le site du collectif.

En montant à la tribune ainsi, notre intention n'est pas de saboter notre travail que nous défendons quotidiennement.

Nous vous souhaitons une bonne continuation dans cette journée.

Merci de nous avoir écoutés.



SYNDICAT C.G.T.

OFFICE NATIONAL DE L'EAU ET DES MILIEUX AQUATIQUES

Monsieur le Directeur Général
Office National de l'Eau et des Milieux Aquatiques
« Le Nadar » Hall C
5 Square Félix Nadar
94300 VINCENNES

Corconne, le 19/03/09

Objet : projet de fusion des services départementaux ONEMA et ONCFS - votre note du 27 février 2009

Monsieur le directeur général,

Par note d'information du 27 février 2009 aux personnels, vous vous référez à une décision récente du conseil dit de « modernisation » des politiques publiques, et au courrier interministériel qui vous a été adressé le 25 février 2009, au sujet du projet de « fusion » des services départementaux de l'ONEMA et de l'ONCFS avant 2011, et vous en développez certains aspects.

Ce courrier appelle de nombreuses remarques et questions.

Vous rappelez que ce conseil a décidé de « mutualiser les effectifs de police », et non seulement les moyens, « sous l'autorité du DDEA », « afin de disposer d'une taille critique » et de « renforcer les coopérations entre police administrative (DDEA) et police judiciaire (Offices de l'eau et de la chasse) ».

L'argument de la taille critique n'est pas recevable. Outre que cette taille n'est pas explicitée, il faudrait expliquer pourquoi, si on juge nécessaire de l'atteindre, les ministères de l'environnement successifs et l'actuel MEEDDAT n'ont jamais fait l'effort d'ouvrir les concours qui auraient pu pourvoir les nombreux postes vacants dans les différents services départementaux du CSP et de l'actuel ONEMA. Certains de ces services fonctionnent tant bien que mal, depuis des années, à 2 ou 3 agents pour des effectifs théoriques de 6 ou 7.

Compte tenu des conventions entre DDEA et services départementaux de l'ONEMA passées depuis deux ans, assorties d'une programmation d'activité concertée, on ne voit pas, pour ce qui est de l'ONEMA, en quoi la fusion annoncée devrait « renforcer les coopérations entre police administrative (DDEA) et police judiciaire (Offices de l'eau et de la chasse) ». Quand à l'ONCFS, il suffirait qu'il s'associe à la démarche contractuelle en

Adresser votre correspondance à :
CGT-ONEMA – Les Horts, Route de Montpellier – 30260 Corconne
secretairegeneral@cgtonema.fr



cours pour atteindre cet objectif, ce qui est d'ailleurs prévu par le courrier interministériel du 25 février.

La mention de « l'autorité du DDEA » laisse entendre qu'il s'agira d'une autorité sans partage sur les actuels services départementaux de l'ONEMA, au moins pour ce qui est de la police administrative, ce qui signifierait la disparition de l'équilibre imparfait qu'on observe actuellement. Ceci est dangereux pour la protection des milieux, car certains préfets auront la tentation de détourner la police administrative des secteurs qui méritent intervention autant que courage politique. Ces cas de figure sont déjà observés, depuis des années, et il n'y a pas de raison de penser que cela s'arrange.

La mention d'un « service mixte pour les missions de police » est des plus ambiguës et semble simplement annoncer un « service mixte » tout court, qui ne relèverait que de l'autorité préfectorale, ce qui équivaldrait à une séparation des services départementaux du reste de l'ONEMA, donc au premier pas d'un démantèlement complet de l'Office, qui ne survivrait que sous la forme de l'actuelle direction générale.

Les « expérimentations » dans dix départements en 2009 ne sont qu'une préfiguration, compte tenu de l'objectif. Autant utiliser les bons mots et éviter la langue de bois. D'ailleurs, le bilan annoncé en 2010, n'est pas supposé constater le moindre échec, mais « définir les conditions de la réussite de la réforme ». Le résultat, forcément positif, est donc tout tracé.

Le terme de « réforme » est aussi sujet à caution : ce mot signifie modifier dans une forme différente *et meilleure*. Il apparaît immédiatement ici que l'intention, irréfléchie et non concertée, ne porte pas sur l'amélioration de l'exercice de la police, donc sur quelque chose de meilleur, mais sur une modification de ses moyens décidée à l'avance. Avec la perspective du non remplacement d'un agent ONEMA sur deux, cette « fusion » des services départementaux ressemble plus à une provision en vue de rendre moins flagrante la réduction inéluctable des agents commissionnés pour la police de l'eau, qui seraient partiellement remplacés par des agents de l'ONCFS. Dans cette hypothèse, après le désengagement financier de l'État, nous aurions à présent une distorsion de plus vis à vis du principe de la Directive cadre sur l'eau qui veut que « l'eau paie l'eau ». Des agents de l'ONCFS seraient, en partie, financés sur les redevances des Agences de l'eau.

S'agissant du groupe de pilotage chargé de « préciser les modalités d'application » et de « donner un avis sur le projet de convention tripartite Préfet/ONEMA/ONCFS » et sur le « cahier des charges des expérimentations », nous vous serions obligés de nous informer, dès que vous l'aurez, de sa composition. Même si on pressent déjà sa marge de manœuvre étroite.

Le contenu que vous esquissez pour ce cahier des charges, s'il s'efforce de rééquilibrer la teneur nettement préfectorale du courrier interministériel, en faveur d'un maintien tant bien que mal des prérogatives ONEMA sur les missions techniques, ressemble à une tentative désespérée.

L'annonce qu'un consultant « accompagnera (...) la démarche » nous laisse perplexes. Quelle sera sa mission ? Faire accepter aux personnels désabusés ou récalcitrants la destruction de leur établissement et la perte d'autonomie plus complète de leurs missions de police ? Plusieurs bureaux et cabinets de consultants sont intervenus pour nous « accompagner » depuis la création de l'ONEMA. Nous souhaiterions que vous nous communiquiez un bilan de leur missions, de leur production, assorti bien sûr du coût de



leur prestation : logo de l'ONEMA, accompagnement du changement, reclassement des agents dans les grilles Agences, externalisation de tâches (maintenance informatique des services)... Curieusement, ces informations sont absentes de la communication interne que nous recevons. A une époque où l'agent ONEMA pourrait se raréfier, et compte tenu des postes vacants dans tant des services, on voudrait avoir la certitude que l'argent de l'Office est utilisé au mieux, pour optimiser nos missions de rapportage, connaissance et défense des milieux aquatiques. Dans l'attente de ce bilan, nous vous demandons un ajournement du recours à un consultant pour « accompagner » le dépeçage qui s'annonce. A moins, bien sûr, qu'il ne s'agisse d'une cellule d'assistance psychologique, à laquelle nul ne songerait à contester son utilité.

Enfin, votre exhortation des personnels à « s'investir dans cette réforme destinée à renforcer l'efficacité et la cohérence...etc » peut faire sourire. Mais il n'échappe à aucun agent de l'ONEMA que ce nouveau pas, quoique prévisible, serait décisif pour la découpe par appartements de l'ONEMA. Soyons rassurés, l'échelon départemental a déjà trouvé repreneur.

Dans l'attente du plaisir d'en rediscuter avec vous, je vous prie d'agréer, Monsieur le Directeur Général, l'expression de nos salutations respectueuses.

Le secrétaire général

Paul MOINS

02 Avril 2009

Grenelle de la Mer Politique maritime, 1ères propositions de la CGT

La politique maritime pour notre pays s'approche dans le contexte général de la mondialisation et des échanges entre pays et continents. Le type de mondialisation, le concept des échanges qu'il induit pèse donc lourdement et immédiatement sur l'organisation du secteur maritime. Les orientations de l'OMC... le libéralisme dominant, même s'il est aujourd'hui l'objet de contestations, la mise en opposition et en concurrence des salariés maritimes et portuaires, des salariés des secteurs industriels de tous les continents, ont façonné depuis longtemps ce secteur. La politique maritime s'approche aussi au regard du niveau et des conditions d'exploitation des ressources naturelles maritimes et de la maîtrise des nuisances qui en résultent.

Qu'il s'agisse des effets du changement climatique, de l'environnement marin, de la protection de la biodiversité, de la navigation et de la pêche ; ou que cela concerne les risques de pollutions accidentelles et industrielles engendrées par les activités humaines, les catastrophes naturelles, la sécurité et la sûreté, ou évidemment le niveau social, la France et l'Europe peuvent et doivent agir ! Mais à l'évidence il faut rompre avec les logiques politiques actuelles.

La France et l'Europe peuvent même donner l'exemple !

Pour la CGT, préserver et mettre en valeur les excellents atouts de la Mer et des Océans suppose une volonté politique. Tout d'abord pour contrer la tendance générale à l'exacerbation de la concurrence et à la dérégulation totale, dans le secteur maritime et dans l'industrie rattachée, qui se jouent des questions environnementales et sociales.

Ensuite, une implication des pouvoirs publics est justifiée pour garantir une maîtrise publique du secteur et des décisions en matière d'exploitation des ressources, d'aménagement de l'espace et des territoires, de recherche et de planification des investissements portuaires et d'infrastructures de transport.

Il y a donc une part importante de cette volonté politique qui doit répondre d'un véritable service public au regard de l'enjeu de développement durable dont il faut rappeler sans cesse ses trois facteurs indissociables : économique, social, environnemental.

❑ Livre Bleu de l'Europe: Sur le constat il peut se partager et peut même faire l'unanimité, moins sur les perspectives :

En faisant transparaître les notions importantes de préservation de la mer et des océans, de protection du littoral et de l'environnement marin comme source de richesses, ou

encore la nécessité de dynamiser l'économie maritime européenne en créant des synergies entre les politiques sectorielles, l'Europe cherche à rassembler large.

En affirmant une politique intégrée, approche essentielle selon nous, de gestion des mers et océans ainsi que des zones côtières, à l'échelle européenne et mondiale ; l'Europe laisse à penser à des perspectives qui pourraient enfin réviser les choix libéraux des deux dernières décennies.

La gouvernance de la politique maritime de l'union a le mérite d'être posée, à travers les coopérations nécessaires pour la reconnaissance d'un espace maritime commun de l'UE.

Pour la CGT, l'objectif de garantir la durabilité des activités maritimes ne peut être atteint si on ne met pas en cause la logique du tout profit, synonyme d'érosion de l'emploi et de remise en cause des garanties collectives, des droits sociaux des salariés (variable d'ajustement), et de dégradation de l'environnement. Il faut rompre avec cette logique dogmatique, de plus en plus rejetée.

❑ **2006, la France et le rapport Poséidon :**

Présenté le 5 décembre 2006, il préconise des pistes pour une politique nationale maritime et incite à affirmer **seulement les missions régaliennes** de l'Etat sur la sûreté et la sécurité :

Sur la sûreté

- Création d'une structure de coordination Franco Italo Espagnole (task- force).
- Partage des coûts entre les autorités portuaires, les gestionnaires des installations et l'Etat.

Sur la sécurité

- renforcement des moyens (avions et navires), organisation de la surveillance ;
- mobilisation de ressources nouvelles dans le cadre de partenariats publics – privés.

Le rapport préconise le recours au marché pour le financement des systèmes de sécurité et de sûreté, telles que des nouvelles technologies du type «Galiléo» pour le positionnement et le contrôle des navires.

Comment prétendre contribuer à renforcer la sécurité en mer, à réduire les risques pour l'environnement et renforcer la prévention des accidents environnementaux si l'Etat Français ne maîtrise pas et laisse la main à des intérêts financiers?

Au delà des moyens budgétaires qui fluctuent selon les gouvernements, notamment ceux consacrés aux Centres Régionaux Opérationnels de Sécurité et de Sauvetage en mer (CROSS), il s'agit bien de mobiliser des moyens publics sur le long terme.

Les risques de marée noire, les comportements « voyous », les catastrophes de ces dernières années, confirment que la sécurité environnementale est un enjeu politique et sociétal.

La CGT se prononce pour une approche de maîtrise publique, par les Etats dans une cohérence Européenne, pour ces dispositifs dont la finalité répond de l'intérêt général.

L'UE doit amplifier ses efforts en matière de contrôle de tous les navires et l'Etat Français les siens pour les contrôles dans ses ports, ainsi que pour le renforcement du nombre et des prérogatives des inspecteurs maritimes. Il en est de même pour le processus de déclaration des ports refuges en cas de navire en perdition ! Il est, d'ailleurs, à noter que la France vient d'être épinglée (29 janvier 2009) par la commission européenne pour non respect de la législation communautaire relative au contrôle des navires par l'Etat en application de la directive 95/21/CE.

Les autres pistes proposées par le rapport Poséidon :

- création d'un **fonds national de la mer** qui participerait au financement des contrats de projets Etat - régions et à l'amélioration du dispositif de gestion des affaires maritimes ;
- meilleure **coordination de l'action** des différents ministères et intégration interministérielle des questions maritimes ;
- création d'un **conseil national des océans**, lieu d'intégration des politiques et d'expertises surtout à l'échelle européenne pour la mise en place de projets structurants sur les technologies innovantes (navires du futur) ;
- mesures d'accompagnement consistant à **améliorer la formation** aux métiers de la mer (université de la mer).

La CGT se prononce sans ambiguïté pour l'action interministérielle nationale qui implique une coordination des politiques sectorielles et multidisciplinaires. Cette conception doit également prévaloir à l'échelle communautaire, mais elle implique bien sûr avant tout une élaboration à l'échelon régional et local des besoins et des solutions concrètes aux problèmes d'aménagement et de gestion des côtes. Car c'est bien à ce niveau que doivent s'analyser la cohérence entre investissements pour les activités maritimes et terrestres, sinon il y a risque de voir s'opposer les projets à plus forte raison avec l'épuisement actuel organisé des financements publics.

Le transport maritime et les ports, la pêche côtière, la politique régionale, et la politique énergétique ainsi que la recherche marine et technologique requièrent une gestion intégrée des différentes politiques afin d'atteindre des objectifs communs d'une politique de développement durable. Cela ne peut se résumer à des intentions de principe. **C'est une véritable « gestion intégrée de la zone côtière »**, concept concrétisé lors de la convention de RIO de Janeiro en 1992 (article 17), **que la France doit mettre en œuvre.**

Une gestion maritime intégrée nécessite des actions prises au niveau le plus proche des acteurs, des salariés, des populations et des usagers. S'il est nécessaire d'avoir une politique maritime cohérente de l'UE, en revanche c'est le principe de subsidiarité qui doit prévaloir s'agissant des formes d'organisation de la production pour la mise en œuvre dans ce cadre global.

Plus largement, c'est l'engagement d'une responsabilité sociale environnementale des entreprises et des grands groupes internationaux qui doit prendre corps rapidement en regard des exigences du développement durable.

La France doit, de ce point de vue, se donner les moyens institutionnels de mise en synergie des actions locales et régionales et d'arbitrage interministériel, afin de garantir une cohérence d'ensemble et une parfaite affectation à leur destination des moyens dédiés au secteur. Cela suppose une structuration ministérielle intégrée et clairement identifiée de la politique de la mer afin de donner sens à l'idée de fonds national de la mer.

Il faut aboutir à imposer des normes techniques et des exigences sociales de nature à ne pas entraîner de risques de sécurité aux activités maritimes en particulier pour les équipages.

□ L'influence des ports.

L'actuelle politique nationale maritime et portuaire, associée au type de décentralisation intervenue depuis 2004, s'enfonce dans la logique de mise en concurrence entre ports français, entre territoires et salariés. Cette concurrence qui oppose les ports entre eux prend une dimension européenne. A tout instant des trafics peuvent être déplacés vers un autre port au nom du moins disant.

Pour la CGT, ces conditions sont incompatibles avec les impératifs de lutte contre la pollution maritime et terrestre et ceux de prise en compte de la sécurité et des conditions sociales. Elles sont incompatibles avec les besoins d'investissements à réaliser dont la hauteur implique d'inscrire leurs amortissements à moyen et long terme et une fidélisation des trafics nécessaire à une bonne organisation économique et de l'emploi.

C'est à l'inverse, le renforcement des liens des ports avec leurs territoires (hinterlands) en organisant une complémentarité intelligente dans une politique cohérente entre les ports désormais transférés aux régions (environ 20% des trafics) autour des Grands Ports Maritimes (établissements publics sous la tutelle de l'ÉTAT qui réalisent 80% de l'activité), qu'il faut promouvoir. En partant des besoins, dans une cohérence d'ensemble, il faut construire une mise en synergie de l'activité portuaire de tout le littoral français.

❑ **Garantir une politique portuaire intégrée et fondée sur la maîtrise publique des activités et des infrastructures :**

Le transfert des ports d'intérêt national, dans les conditions où il s'est réalisé, aux collectivités territoriales n'a pas rempli cette condition : les Régions héritent de l'autorité portuaire de commerce, les Départements de celle de la pêche, et les Communes, voire leur groupement, de la plaisance.

Les dangers de morcellement du patrimoine et des activités ne sont pas à exclure, ce qui conduirait à une forme de dépeçage ouvrant la possibilité de spéculation foncière et immobilière sur des parties du domaine public portuaire.

Certes, les Régions reconnaissent l'intérêt d'un renforcement du lien entre les ports et les territoires pour le développement économique et industriel, ainsi que pour l'organisation des transports terrestres. Elles ont pour autant des ambitions diverses, des positionnements et des priorités différentes selon les façades maritimes et les activités des ports concernés. Tant est si bien que la désignation des nouvelles autorités portuaires par les Préfets a été marquée tantôt de situations de concurrence entre collectivités tantôt de souhaits de coopération entre elles. Dans ce contexte, préservation du littoral, du patrimoine maritime et mise en avant des questions environnementales et sociales, formations et qualifications gages de professionnalisme, ne font pas l'objet de l'attention à hauteur des enjeux et encore moins de cohérence.

L'éclatement des missions portuaires et maritimes est préjudiciable. les réorganisations du secteur public maritime, dans le cadre de la réforme de l'Etat et de la révision des politiques publiques, plutôt que d'avoir l'ambition de redonner aux services les capacités d'intervention pour assurer les impératifs de sécurité, par exemple liés à la signalisation maritime, aux mouvements des navires, aux marchandises dangereuses et à la gestion des crises de pollution et de l'environnement (plan POLMAR terre), n'ont que pour seul objectif de réduire les effectifs sous le dogme de réduction des dépenses.

❑ **Répondre aux besoins économiques, industriels, sociaux et s'inscrire dans le développement durable :**

Plus de 5 000 km de côtes bordent la France continentale et 1500 km les îles DOM/TOM. Les activités traditionnelles : pêche, cultures marines (ostréiculture et conchyliculture) et les chantiers de construction navale ont largement contribué à façonner le littoral, elles renforcent le niveau touristique en évitant la mono-activité touristique. Le développement doit permettre aux populations de travailler toute l'année et de s'établir sur le littoral. Les ports sont des générateurs d'emplois (directs et indirects) et de puissants outils d'aménagement du territoire.

Le poids économique et social du monde maritime représente 500000 emplois ETP (Equivalent à Temps plein) dont 320000 directs et 200000 dans l'industrie maritime (flotte de commerce et ports, construction navale et industrie nautique, pêche et produits de la mer) hors tourisme littoral et secteur public.

L'activité maritime et portuaire étant essentielle pour l'économie du pays et de ses régions, l'Etat se retrouve devant une obligation d'assurer la cohésion sociale et territoriale, il doit être le garant de l'aménagement du territoire et d'une égalité de traitement. C'est de sa responsabilité pleine et entière !

Pour la CGT, Les ports sont en quelque sorte « les poumons » de l'économie régionale et nationale. Ils ont une mission d'intérêt général : assurer un service indispensable à l'économie et une réponse aux besoins d'échanges de plus en plus mondialisés, quels que soient par ailleurs le type de mondialisation et la conception des échanges. Ils sont aussi le maillon entre la voie maritime et les voies terrestres (ferroviaire, fluviale et routière) et doivent être au service de l'économie des régions sur le territoire desquels ils sont implantés et depuis celles-ci, des autres régions et du pays dans son ensemble. Leur gouvernance doit intégrer des critères de responsabilité sociale et environnementale territoriale.

Par ailleurs, **il n'est plus tolérable que pays, constructeurs et armateurs se défaussent de leurs responsabilités** en expédiant vers d'autres pays, à bas « coûts salariaux », leurs **navires poubelles** afin d'y être détruits.

La pêche maritime française doit retrouver sa place pour satisfaire les besoins de consommation de produits de la mer, tout en participant activement à une gestion durable de la ressource. C'est avec les professionnels que doivent être élaborés les plans d'orientations de gestion et de préservation, allant des naissains à l'élevage et à la gestion des prélèvements des espèces sauvages. Le secteur de la pêche est fortement tributaire d'un environnement maritime durable. Son avenir suppose un **écosystème marin fonctionnant de manière satisfaisante**.

La sauvegarde des pêcheries, ainsi que de l'emploi dans le secteur maritime au sein du littoral et particulièrement des zones rurales passe, par la promotion du développement durable du littoral et la mise en valeur des hommes et des métiers de la mer et professions maritimes, pour leur épanouissement professionnel et social.

En matière conchylicole, se pose la question des espaces de production ou de substitution sur l'estran de plus en plus sous pression d'usages concurrentiels et de dégradation de l'environnement ; les orientations et les décisions à prendre en matière d'installations font l'objet d'études d'impact spécifiques et doivent s'examiner au regard des critères environnementaux et sociaux.

Pour la CGT, la filière de valorisation des déchets coquillés est essentielle, elle constitue un outil de préservation de l'environnement. Elle doit être reconnue, développée et renforcée par une véritable mise en réseau. C'est là une responsabilité qui revient à la puissance publique, sans soutien de sa part, avec mise à disposition de moyens, la filière ne pourra atteindre la dimension nécessaire.

L'industrie de transformation des produits de la mer : Le savoir faire français, artisanal et industriel, dans l'exploitation des produits de la pêche, leur transformation et commercialisation est important. La France a, de ce point de vue, des atouts considérables. Les emplois induits recouvrent les secteurs secondaire (emballage, construction et équipements de production) de commerce (mareyage, halle, équipements et transports...) et

services (recherche et formation, salariés sédentaires des entreprises de pêche, entreposage et logistique..)

L'impact territorial est important sur l'ensemble de l'économie et l'emploi.

Pour la CGT, cette industrie, notamment des produits pêchés, est plus que jamais liée aux enjeux énergétiques et écologiques d'autant que ses activités sont dépendantes des ressources naturelles de pêche, conchyliculture et des capacités à promouvoir une aquaculture ne portant pas atteinte au milieu naturel. Les atouts de la filière se heurtent aux marges financières et à la rentabilité recherchée, aux concentrations et importations dictées par les groupes de l'industrie alimentaire et de la distribution.

La montée des préoccupations liées aux risques sanitaires et alimentaires renforce la demande de qualité et de traçabilité des produits et la sensibilité des populations aux conditions de prélèvement et de production. Il faut faire de cela un atout pour articuler préservation du milieu naturel, exploitation des produits de la mer, exigences de qualité sanitaire, emploi et conditions sociales dans le secteur, réponse aux besoins alimentaires avec qualité et accessibilité (prix/pouvoir d'achat) comme définition des conditions durables.

Il faut imposer, aux grands groupes multinationaux de l'agroalimentaire et de la distribution, une responsabilité sociale et environnementale rigoureuse comme base d'une nouvelle conception d'exploitation de ces richesses naturelles.

L'industrie énergétique : La mer peut devenir une source d'énergie par le développement des énergies nouvelles renouvelables (énergie éolienne, énergie des vagues et courants...etc). Cela doit se faire en étroite relation avec les autres usagers de la mer comme la pêche et dans le plus grand respect des écosystèmes marins.

Les régions littorales ne produisent qu'une proportion modeste de l'énergie consommée. A l'échelle européenne la production de combustibles d'origines fossiles depuis le sous sol marin, à des profondeurs toujours plus importantes et à haute précision, est susceptible de gagner en importance au cours des années à venir.

Si la mer joue et doit jouer un rôle important dans la durabilité et la sécurité de l'approvisionnement énergétique, c'est indissociable d'un certain nombre de défis techniques et technologiques. **Le défi environnemental est grand, il peut être surmonté. Relever ces défis, avec un cadre social soutenable, implique une maîtrise et des moyens publics renforcés au sein d'un pôle de développement et de recherche énergétique public.**

Le transport de l'énergie par voie maritime (canalisations ou navires) suscite des préoccupations en ce qui concerne la sécurité et l'impact sur l'environnement.

Les plates-formes pétrolières en mer et les zones portuaires de dépôts d'hydrocarbures et raffinage, bases essentielles de l'activité industrielle chimique, se combinent avec des industries de haute technologie.

Les emplois très qualifiés y sont très exposés aux risques technologiques liés aux matières dangereuses et aux pollutions chimiques graves. La transparence et le contrôle démocratique sont nécessaires, de nouveaux droits pour les salariés (prérogatives élargies des CHSCT...) doivent être instaurés. Les salariés sont en première ligne, ce qui est trop souvent oublié. Ils doivent pouvoir intervenir et alerter sur les sites en question, sur toutes les entités de la zone sans crainte d'être réprimés. Ils sont des acteurs avertis et privilégiés pour favoriser une approche globale et coordonnée des risques, ils sont des experts qui ne sauraient être écartés des réflexions qui touchent à l'avenir des sites.

L'industrie chimique des produits de la Mer (par exemple : exploitation pharmaceutique des algues...), dépendante de métiers de la mer, constitue une activité économique non négligeable, elle est souvent source de produits thérapeutiques importants à la santé et à la médecine. Cette industrie peut avoir un intérêt sanitaire majeur, elle est étroitement liée à la

recherche. Elle est indispensable. Comme pour la pêche, c'est avec les professionnels, dont les salariés, que doivent être élaborés les plans d'orientations, de gestion et de prélèvement des matières premières. Cette industrie est tributaire d'un environnement maritime durable. Son avenir suppose un **écosystème marin fonctionnant de manière satisfaisante**, sa finalité doit être la réponse aux besoins sanitaires et médicaux, traduisant pour ce faire les découvertes de la recherche, pas la production effrénée au but de profits. **Il faut imposer une responsabilité sociale et environnementale.**

La navigation de plaisance et le tourisme nautique : 370 ports de plaisance, plus de 160 000 places dans les ports et 60 000 mouillages organisés sur l'ensemble du littoral notamment celui de la région PACA et atlantique et une situation saturée ; cela renvoie aux questions du développement d'un aménagement spatial cohérent, équilibré et respectueux de l'environnement.

Pour la CGT, une stratégie globale de gestion des espaces disponibles et de recherche d'espaces vierges dans les zones portuaires s'impose. Elle responsabilise les collectivités en liaison étroite avec l'Etat et pose la question d'un **schéma national d'occupation et d'aménagement du littoral**, permettant aussi de fixer et stabiliser l'emploi industriel qui se rattache à ces activités.

Les services de l'Etat doivent jouer leur rôle de conseil et d'expertise préalable, d'ingénierie publique et d'assistance à maîtrise d'ouvrage, pour éviter les dérives dans la gestion des quais des ports et les conflits d'intérêts sur ces territoires particulièrement exposés aux spéculations foncière et immobilière. Tourisme et plaisance ne peuvent s'imaginer au détriment des activités de commerce, de pêche et industrielles, la vision intégrée est incontournable pour dessiner une durabilité.

Les missions douanières et de surveillance sont étroitement liées à la sûreté. Elles impliquent une responsabilité majeure incontournable de l'Etat et un renforcement des moyens notamment pour faire face aux trafics qui évoluent dans une croissance importante des flux et échanges mondiaux.

Le transport maritime en lui même :

La France et l'Europe doivent s'engager dans l'élaboration d'un pavillon européen, type 1ier registre français, à haut niveau social et de sécurité et abroger les pavillons bis et tout pavillon de complaisance (dont le RIF) comme le revendique la fédération internationale des travailleurs du transport (ITF). La France, sur son littoral et son domaine maritime, doit devenir exemplaire dans l'exigence de respect de la convention de l'OIT sur les conditions de travail des marins sous pavillon étrangers. Elle doit mettre en place un dispositif de contrôle strict des navires qui accostent et naviguent sur ses eaux, afin de contribuer à élever le niveau de sécurité et de sûreté. Ce dispositif de contrôle doit également viser l'élévation du niveau social des marins concernés victimes d'armateurs sans scrupule, la France doit coopérer avec les inspecteurs ITF et mettre à leur disposition des moyens logistiques conséquents.

La réponse aux besoins croissants d'échanges ne peut faire l'économie d'une réflexion plus globale. On ne peut se satisfaire indéfiniment d'une forte augmentation du trafic de marchandises générée par les évolutions du système de production : segmentation, délocalisation, juste à temps, externalisations qui sont des outils de dumping à l'encontre du salariat de l'industrie.

Cela rend nécessaire de penser à de nouveaux modes de production, d'organisation de la société et d'aménagement du territoire, mais aussi de rémunérer le transport à son coût afin, si ce n'est de freiner au moins de ne pas favoriser ces processus tout en garantissant le niveau social des marins et en améliorant leurs conditions de travail.

L'intégration à l'UE des pays d'Europe centrale et orientale va augmenter encore les échanges commerciaux à l'échelle mondiale et continentale, ce qui accroît la nécessité d'utiliser harmonieusement tous les ports du continent Européen afin de répartir de manière équilibrée les flux de transports terrestres en prolongement. Cette efficacité suppose d'avoir l'intelligence de sortir d'une concurrence entre ports, où chacun veut faire le plus de tonnage. C'est un facteur essentiel pour stabiliser l'économie locale sur les sites, par voie de conséquence l'emploi et du même coup éliminer des acheminements inutiles, donc réduire les nuisances et envisager de véritables plan climat énergie et sur les risques et la gestion/préservation du patrimoine marin sur tout le littoral.

La saturation proche des capacités de navigation dans le détroit de la manche n'est pas inéluctable. Elle est le fruit de ce système de concurrence entre ports européens sur la base du moins disant et donc du dumping social. Dans une vision globale de l'activité maritime et portuaire européenne il est possible, avec une volonté de mise en synergie des sites, de contenir la densité du trafic de transit dans la manche et de gagner en efficacité du système de transport maritime et terrestre. La France a un rôle clé à jouer en utilisant mieux sa façade atlantique et le site du Havre/Rouen.

Il s'agit de penser une répartition harmonieuse des trafics intercontinentaux et transocéaniques qui touchent au continent européen. Une telle logique, contraire à la concurrence entre ports, ouvrirait des perspectives de stabilisation de l'emploi, d'organisation qualitative des activités portuaires et permettrait d'organiser durablement les transports terrestres en prolongement en effectuant des choix modaux en fonction des critères de développement durable.

Le constat de pénurie de marins impose une valorisation des métiers et une politique de formation, c'est une priorité absolue pour la sauvegarde des savoir-faire maritimes et le développement d'une marine marchande en France. La puissance publique a la responsabilité de donner mission et moyens aux écoles nationales de l'enseignement maritime.

Les dessertes terrestres des ports maritimes :

Il faut développer les plates-formes de transport combiné (mer/rail/fluvial/route) pour permettre l'utilisation du mode terrestre le mieux adapté dans la chaîne de transport entre origine et destination. Le choix du mode terrestre doit s'opérer en tenant compte de tous les facteurs de pertinence : social, économique, environnemental. Les financements des installations doivent être libérés des contraintes de rentabilité financière et relever d'un Pôle Financier Public.

Il faut positionner nos ports au sein du Réseau Européen de Transport Maritime en synergie avec nos infrastructures de transport terrestre, en cohérence avec un Réseau de Transport Européen. Ces réseaux doivent être revus avec une orientation en faveur de la réponse aux besoins, sociaux et écologiques et de l'aménagement du territoire, donc favorisant la complémentarité entre les sites portuaires, inversement à la logique actuelle fondée uniquement sur les Euroports et la compétitivité.

Cela suppose un maillage des réseaux de transport terrestre, particulièrement du ferroviaire, de telle sorte que tant les Grands Ports Maritimes que ceux décentralisés soient connectés au RTE ; condition impérative pour concrétiser la complémentarité entre les différents ports et pouvoir utiliser harmonieusement tous les potentiels. Dans ce cadre, le Grenelle de la Mer doit contribuer au débat public en cours sur le livre vert de la commission européenne en vue de réviser le RET-T.

La recherche et développement:

La recherche marine et technologique est à inscrire dans un concept de gestion intégrée des différentes politiques concernées. Elle est essentielle pour orienter vers les objectifs d'une politique de développement durable. Cette approche doit aussi se conjuguer avec une recherche pour des navires plus sûrs, mieux adaptés, plus propres, plus économes en énergie.

Il est par exemple indispensable et urgent de concevoir des navires neufs spécialement adaptés au cabotage maritime, sans quoi les projets d'autoroutes de la mer retenus au Grenelle de l'environnement persisteront à être en échec.

La recherche marine et technologique doit aussi investir les domaines de la manutention, de l'organisation des terminaux... pour ouvrir des perspectives d'amélioration de la sécurité, des conditions de travail et sur la maîtrise des risques industriels et pollution des sols côtiers.

Les organismes d'ingénierie, de gestion ou d'intervention, publics ou parapublics, comme le Centre de Documentation, de Recherche et d'Expérimentations sur les Pollutions Accidentelles des Eaux (CEDRE) et le Centre d'Etudes Techniques Maritime et Fluvial (CETMEF) doivent voir leurs missions de service public et dispositifs d'interventions renforcés.

L'institut français de recherche pour l'exploitation de la mer (IFREMER), établissement public industriel et commercial, doit être renforcé dans ses missions de recherche fondamentale et appliquée avec les moyens en chercheurs et en navires spécialisés pour répondre aux besoins et à l'urgence en ce qui concerne la faune et la flore maritime.

Le développement de partenariats entre les professions maritimes et les organismes scientifiques et de recherche publics (IFREMER, INRA, CNRS et INERIS, ainsi qu'avec des laboratoires universitaires) doit être renforcé, afin de déterminer les évolutions d'activités et les conditions de leur développement.

❑ **Les DOM-TOM, une responsabilité pleine et entière pour la France :**

La présence de la France au-delà des limites du continent européen lui confère une grande responsabilité stratégique, économique et sociale dans le domaine maritime pour répondre aux besoins des populations françaises d'Outre mer et au développement des échanges entre l'UE et les îles du Pacifique et de l'océan indien.

L'Etat doit être garant de l'égalité de traitement et des continuités maritimes avec les territoires d'Outre mer ; pour cela il faut des engagements forts pour développer les économies locales des DOM-TOM et leur garantir une ouverture mondiale. La responsabilité démocratique de la France est considérable car elle doit regarder l'histoire et les errements commis pour s'engager dans une réparation rapide. Les orientations et décisions doivent reposer sur une pratique de la démocratie nouvelle qui consacre une considération sans faille des populations concernées.

C'est avec les acteurs locaux que les conceptions doivent s'élaborer, rien ne peut s'inventer depuis le continent.

La CGT a une conception et une pratique syndicale d'indépendance avec les organisations syndicales de salariés des DOM-TOM, elle coopère étroitement avec elles, leur apportant solidarité et aide, mais ces dernières ne sont pas, d'un commun accord qui remonte à plusieurs dizaines d'années, confédérées dans la CGT. La CGT œuvre pour relayer et appuyer les revendications et propositions des syndicats d'Outre Mer, qui sont multiples, mais elle se refuse à décider et parler à leur place.

Pour la CGT, c'est sur place qu'il faut approfondir la problématique spécifique, sous le contrôle des populations locales. Les Grenelles de la Mer décentralisés dans les DOM-TOM doivent avoir un caractère important et faire l'objet d'une attention particulière, ils ne peuvent en rien être comparés à ceux du littoral continental. Leur dimension doit être sans commune mesure.

La CGT pense que le dispositif en faveur de cette démarche décentralisée en Outre Mer doit être étoffé, avec un débat public plus conséquent et un processus de tables rondes spécifique à chaque DOM-TOM.

❑ **Le continent Français et ses trois façades maritimes :**

Dans chaque région du littoral, seront organisées dans le cadre des travaux de ce Grenelle de la mer des réunions décentralisées. Avec l'ensemble de ses organisations territoriales et professionnelles, avec les salariés concernés, la CGT s'y impliquera et y déposera ses approches spécifiques en cohérence avec cette conception nationale, mais tenant compte des particularités locales et des atouts propres à chaque site. Dans toutes les régions du littoral, depuis des années les délégations CGT dans les CESR font valoir les questions de politique maritime dans une conception de développement durable.

❑ **S'engager vers une véritable démocratie sociale et écologique:**

Des exigences sociales et écologiques fortes sont une condition de bonne réponse aux besoins, de bonne qualité de vie et d'une sécurité maximum. Leur prise en compte associée à une utilisation différente des ressources doivent former les bases d'une nouvelle économie.

Partir des besoins en faisant valoir une conception de la politique de la Mer et des Océans permet de déterminer les métiers nécessaires et également leurs évolutions.

Le besoin de nouveaux métiers apparaît, notamment, lorsque l'on fait le pari de s'attaquer à la précarité de l'emploi comme des écosystèmes maritimes. Cela suppose de sortir d'une logique où les salariés, la prise en compte de la préservation du patrimoine naturel et sa protection sont les variables d'ajustement, subissant ainsi au quotidien la pression de critères économiques à court terme. Cela implique de revoir les modes de production, leur finalité et d'harmoniser dans chaque métier les conditions sociales : Formation et respect des métiers adaptés, qualification et reconnaissance sur le salaire, les parcours professionnel et l'âge de la retraite notamment eu égard à la pénibilité.

Pour la CGT, la libéralisation du secteur a fait la démonstration tant de sa nocivité sociale et environnementale que de son incapacité à produire une bonne réponse aux besoins. A des obligations écologiques de qualité et de sécurité il faut répondre par des qualifications de haut niveau qui intègrent la protection et la préservation du milieu maritime et qui soient reconnues pour les salariés en sécurisant leurs parcours professionnels. La concurrence entre territoires, entre sites portuaires et l'unique recherche de compétitivité économique ne permettent pas cette approche.

Il faut responsabiliser les donneurs d'ordre et faire en sorte que les processus de sous-traitance perdent de leur pertinence financière pour laisser dominer les critères de qualité et de formation.

Force est de constater que la France a, depuis des années, laissé sinistrée son industrie. Livrée à elle-même, cette dernière n'en a que plus négligé les questions écologiques, de gestion durable des ressources et par voie de conséquence la dimension sociale au sens sociétal.

C'est la question de la politique industrielle visionnaire et cohérente de la France qui est ici, comme en général, posée. C'est une question de politique publique, personne ne peut s'y soustraire. N'en déplaise, le coté sinistré de l'industrie rattaché à la mer est un élément majeur d'une politique industrielle au point qu'il accentue la dégradation de l'environnement marin.

La mer, dans le contexte d'une sensibilisation accrue en faveur de la préservation de la planète et dans le contexte de crise profonde du système économique actuel à bout de souffle, est en revanche un atout pour s'engager vers une nouvelle économie en utilisant différemment ses ressources. Elle est un atout pour contrer la crise et créer de nouveaux emplois soutenables.

Cela suppose une stratégie résolument alternative et une politique offensive d'investissements immédiats, l'occasion est donnée de jeter les bases immédiatement d'une nouvelle politique industrielle. La conjugaison de la crise environnementale avec la crise économique et sociale n'est pas fortuite. Elle découle du fait que c'est le modèle de développement lui-même qui est en cause, ce qui invite à investir dans le développement durable plutôt qu'à faire la pause. C'est là que les plans de relance efficaces existent, ils restent attendus. Par exemple, des centaines de navires désaffectés rouillent sur les côtes et dans les ports, engageons de suite cette dépollution et avec elle celle des sites, déconstruisons les, recyclons leurs matériaux... Il y a là du travail pour des milliers de salariés...

La collectivité doit se réapproprier la finalité des activités industrielles stratégiques pour l'organisation de la société. Ces activités dessinent les conditions de vie et de travail de plusieurs centaines de milliers de familles et de salariés, pour une bonne part, l'aménagement du territoire et la protection des espaces du littoral et maritime, la préservation des ressources et à coup sûr la durabilité de l'activité humaine. De ce point de vue, il importe de donner aux Conseils Economiques, Sociaux et Environnementaux du littoral des prérogatives accrues avec dimensions opposables.

❑ Engager une politique publique à hauteur des enjeux, avec un secteur public pivot et garant des mises en œuvre et des cohérences :

La gestion intégrée de la zone côtière repose sur une démarche commune de préservation du patrimoine et de développement d'activités dont les enjeux paraissent souvent opposés entre eux.

Au niveau national, relever ce défi doit devenir une priorité de l'Etat avec des dispositions réglementaires et normatives avec moyens de renforcement des contrôles par les Affaires maritimes (sécurité, police de l'eau, autorisation et gestion du domaine public). Cela renvoie à la volonté politique d'organiser une « gouvernance » de la zone littorale.

La CGT considère qu'il est impératif d'instituer une nouvelle « gouvernance ». Elle doit associer les partenaires Etat (son secteur et ses établissements publics), les collectivités territoriales et leurs outils publics (réglementations, politique incitatives, chartes et mesures de soutien aux projets..), les acteurs professionnels, les représentants des ONG et d'usagers ainsi que ceux des salariés. Sans cela les mesures à prendre pour maintenir ou restaurer un bon état écologique qui peuvent avoir d'importantes répercussions socio-économiques (coûts à court terme et retombées sur le long terme, reconversions...) seront contestées au risque de ne rien faire !

Les enjeux environnementaux et écologiques (qualité des eaux et des paysages, le maintien de la biodiversité, érosion du littoral ...) sont incontournables et doivent donner lieu à des mesures de préservation avec tout ce que cela comporte comme questions au niveau des besoins sociaux tels que les besoins en logement sociaux en regard de la pression foncière sur le littoral et les besoins en équipements et de services publics pour vivre et travailler sur le littoral.

L'espace en question est composé, en fonction des problèmes posés et des réponses attendues, de territoires terrestres et marins qui partagent les mêmes enjeux et forment un ensemble unique de par leur richesse, mais obligent à des approches au cas par cas en fonction des spécificités locales.

Il ne s'agit pas de mettre le littoral sous cloche mais de définir les activités et les emplois compatibles avec le développement durable, de valoriser le patrimoine des savoirs, une culture et des liens sociaux. **C'est un processus de décision et d'action commune porteur de l'intérêt général pour les habitants et salariés.**

Pour la CGT, il y a une logique implacable à retenir dans ce Grenelle de la mer : définir les orientations et mesures à retenir et à engager pour une gestion durable du domaine de la mer et des océans et ensuite examiner, là aussi dans la concertation, l'outil public dont l'Etat et les Collectivités doivent se doter pour se garantir la mise en œuvre.

De ce point de vue, la décision d'une organisation des services maritimes dans le cadre d'une réforme de l'Etat et de la RGPP en préalable au processus du Grenelle de la mer n'est pas acceptable. Elle constitue un obstacle majeur à la prise en compte des questions environnementales et au succès du processus. Elle préjuge de conclusions établies par avance et dont il serait recherché caution, elle ignore les difficultés actuelles d'exercice des missions et ne tient aucunement compte des besoins et défis que la collectivité prétend vouloir relever. Discutons, d'abord, de quelle politique maritime et, ensuite, nous discuterons de quelles évolutions sont utiles et efficaces pour la faire vivre correctement.

❑ Créer une filière de déconstruction des navires et de dépollution du milieu maritime qui conforte et complète la construction et la réparation navale marchande et de tourisme :

Il faut jeter les bases économiques, industrielles, sociales et environnementales d'une filière de démantèlement des navires, militaires et civils, en fin de vie. La France doit donner l'exemple. Cette filière se doit d'être écologiquement et socialement responsable, novatrice et innovatrice, dans les domaines économiques, industriels et sociaux. Son statut juridique pourrait être de type Groupement d'Intérêt Public, l'Etat serait actionnaire au travers des Ministères concernés.

La CGT conçoit cette filière comme complémentaire à celle de la construction navale civile (commerciale, plaisance, pêche...) et militaire, dans le cadre d'une filière maritime à préserver et à développer. Le besoin de réglementation contraignante à tous les niveaux est urgent.

Force est de constater qu'à ce jour, il n'existe pas de réglementation suffisamment contraignante au niveau international. Quelques textes législatifs ont été créés au niveau européen, mais leur application reste difficile. La France, quant à elle, est pourvue d'une législation trop vague et insuffisante.

Pour la CGT, il est nécessaire d'aboutir à une réglementation solide, claire, applicable et surtout contraignante, afin d'éviter que les incertitudes dans ce domaine ne poussent les détenteurs de navires en fin de vie à prolonger leur exploitation malgré une trop grande vétusté et à les abandonner dans des ports non surveillés ou au fond de la mer.

❑ Créer une filière de préservation et de gestion nouvelle de l'écosystème marin :

La dégradation des habitats marins côtiers a des impacts qu'il faut évaluer. Ces évaluations doivent jouer un rôle central dans l'approche par écosystème pour réfléchir, réparer et organiser des pratiques durables.

La CGT partage la logique d'une approche intégrée pour identifier et définir des zones maritimes à protéger afin de sauver les biotopes et garantir l'avenir d'une pêche durable. La pêche incontrôlée, la pollution maritime et celle causée par des sources terrestres (activités industrielles, urbaines et rurales) et des fleuves (80% de la pollution globale des mers) constituent une menace.

La connaissance scientifique peut être mieux utilisée pour construire les décisions politiques et de gestion en lien avec une nouvelle gouvernance.

La maîtrise publique et le renforcement des outils publics au sein du MEEDDAT et des établissements publics concernés sont incontournables. Il faut se défaire de toutes contraintes d'objectifs financiers prioritaires.

Donner naissance à une filière de préservation et de gestion de l'écosystème marin, c'est investir pour l'avenir et ouvrir de suite des possibilités d'emplois nouveaux.

❑ Rendre les décisions et orientations liées à la préservation et à la gestion responsable du milieu maritime opposables aux intentions industrielles non scrupuleuses :

La responsabilisation environnementale et sociale des groupes et des entreprises industrielles et de service souffre trop à s'activer d'elle-même. Là, comme face à la situation générale du réchauffement climatique, force est de constater que l'incitatif est en échec. Il est urgent d'en venir aux normes et réglementations qui doivent s'imposer, à la vérité des prix sur le long terme pour la collectivité afin de s'engager sur de nouveaux choix fondamentaux de société.

Pour la CGT, dans la foulée du Grenelle de la mer, **une réactualisation des Schémas Régionaux de Mise en Valeur de la Mer doit s'opérer** ; Elle pourrait à la fois reposer sur les besoins locaux, particularités locales et une grille de critères nationaux force de loi, dans le style de celle retenue dans la loi Grenelle 1 pour les infrastructures de transport, pour définir la compatibilité des projets envisagés. **Les dispositions de ces nouveaux Schémas, celles du Schéma National visé plus haut et les avis des CESR devenant opposables.**



Monsieur Jean-Louis BORLOO
Ministre de l'Écologie, de l'Énergie, du
Développement durable et de
l'Aménagement du Territoire
Hôtel de Roquelaure
246 bd St Germain
75007 PARIS

Montreuil, le 24 mars 2009

Objet : Aspects économiques et sociaux liés au Grenelle de l'Environnement

Monsieur le Ministre,

La CGT est attachée au développement du processus issu du Grenelle de l'Environnement, fondé sur la prise en compte des dimensions sociales et environnementales du développement économique.

La place des organisations syndicales dans ce processus permet précisément de ne pas déconnecter les enjeux sociaux et environnementaux afin d'opérer les transformations indispensables de la société et de l'appareil productif.

La crise économique est parfois présentée comme un obstacle dans la conciliation des impératifs économiques sociaux et environnementaux. A nos yeux, cela est faux. La conjugaison de la crise environnementale avec la crise économique et sociale n'est pas fortuite. Elle découle du fait que c'est le modèle de développement lui-même qui est en cause, ce qui invite à investir dans le développement durable plutôt qu'à faire la pause.

Or, au-delà de la mise en valeur des potentialités d'emplois durables issus des engagements du Grenelle de l'environnement, la concrétisation des projets se fait attendre. Cela risque de conduire au scepticisme des salariés.

La CGT tient à exprimer ses inquiétudes sur l'avancement de la mise en œuvre des mesures arrêtées au Grenelle de l'environnement et en particulier sur l'insuffisance de clarté sur le financement des différents projets.

Dès l'origine, l'accord du Président de la République avec le MEDEF pour refuser toute contribution fiscale supplémentaire des entreprises (sous prétexte de « neutralité fiscale ») a réduit les marges de manœuvre du gouvernement en matière fiscale et donc budgétaire.

Le risque apparaît aujourd'hui plus grand encore après l'annonce du Président de la République de la suppression de la taxe professionnelle pesant sur les entreprises et de sa compensation au moins partielle par une taxe carbone dont on voit bien que ce sont les ménages qui en seraient les premiers contributeurs.

.../...

Lors de diverses réunions, nous avons déjà critiqué la mise à contribution des consommateurs d'électricité à travers le dispositif des obligations d'achat d'énergie renouvelable. Nous attendons toujours que la clarté soit faite sur l'impact de ces mesures, compte tenu de l'ampleur du programme annoncé (25 000 MW d'éolien d'ici 2020 par exemple).

La CGT a proposé une solution alternative permettant d'alléger le coût du programme ambitieux arrêté. Il s'agirait d'imposer à chaque opérateur d'électricité un pourcentage d'incorporation d'énergie renouvelable, système proposé par le Centre d'Analyse Stratégique.

Les investissements seraient alors financés sur ressources propres ou par des prêts à long terme. La bonification de tels prêts pourrait faire partie d'un authentique plan de relance.

Concernant le logement, la CGT souhaite également y voir plus clair sur le bilan des diverses mesures de soutien à la construction neuve et aux rénovations thermiques des bâtiments collectifs : l'effondrement du soutien budgétaire à la construction et le ponctionnement du 1 % Logement ne correspondent pas à la nécessité d'une plus grande implication de l'Etat et des entreprises à l'effort à réaliser et à la relance du secteur du bâtiment annoncée.

La question de la rénovation thermique dans l'habitat individuel fait l'objet de mesures intéressantes telles que le prêt à taux zéro. Mais cette mesure risque de ne pas être suffisante pour les foyers modestes qui seront pris en étau entre une réglementation contraignante et des coûts de rénovation insupportables. Des aides directes sont à envisager pour éviter qu'une partie des logements échappe à toute rénovation, ce qui empêcherait d'atteindre les objectifs de réduction des émissions de CO₂ fixées.

Sur les transports, la négociation du Grenelle a débouché sur des dispositions de réorientations substantielles qualifiées de « rupture ». Or, nous assistons à un décalage criant, notamment à l'observation du plan de relance de l'économie. Ce dernier fait l'impasse sur les transports collectifs urbains et périurbains et reste, globalement, très limité sur les investissements en infrastructures, particulièrement ferroviaires. Nous sommes loin d'un vaste plan d'investissement sur les infrastructures pourtant de nature à porter une réponse immédiate à la crise, en garantissant de l'emploi important dans le BTP et le Génie Civil. Nous mesurons, également, les décalages persistants avec les dispositions législatives qui ne traduisent pas tous les engagements de la négociation et avec la poursuite d'orientations de libéralisation du ferroviaire déstructurantes pour la SNCF.

Le wagon isolé est abandonné par la SNCF, alors qu'il est vital pour des secteurs industriels confrontés aux conséquences de la crise. Ces derniers réclament un engagement de l'entreprise publique sur ce type de transport sachant très bien qu'elle, et elle seule, peut être en mesure de répondre à leurs attentes. Cette activité n'est peut être pas « rentable » mais relève bien de l'intérêt général.

Comme nous l'avions plaidé lors du Grenelle de l'Environnement, il y a plus que jamais besoin d'études d'impact sérieuses sur tous les chantiers décidés afin que soient correctement identifiés les coûts des mesures et ceux qui en supportent la charge.

La contribution de chacun doit être fonction de sa capacité contributive si l'on veut une transition juste vers une économie bas carbone.

.../...

La CGT souhaite donc qu'à ce stade d'avancement du processus initié par le Grenelle de l'Environnement et compte tenu de l'impact de la crise économique sur l'emploi et le pouvoir d'achat des salariés, la dimension économique et sociale soit prise en compte, en étroite relation avec les organisations syndicales.

Enfin, la CGT exprime son désaccord quant aux conditions dans lesquelles s'opère la restructuration du MEEDDAT sous contrainte RGPP et sur les milliers de suppressions d'emplois qui vont compromettre la capacité de l'Etat à conduire et à maîtriser les chantiers du Grenelle de l'Environnement.

S'agissant des services maritimes ministériels, la CGT s'étonne qu'avant même les débats du Grenelle de la Mer, leur réorganisation ait été décidée sans concertation.

Nous souhaiterions pouvoir vous rencontrer dans les prochaines semaines afin d'évoquer devant vous l'ensemble de ces préoccupations

Veillez agréer, Monsieur le Ministre, nos salutations distinguées.



Jean-Christophe LE DUIGOU
Secrétaire de la CGT

Intervention d'André MANDARD, Président du C.C.A.S. Au Congrès de la F.N.A.S.C.E.E., le 2 avril 2009

Table ronde : « Quels sont les ajustements à prévoir pour que notre mouvement, acteur social reconnu de premier plan, ait toute sa place dans le cadre des futures organisations administratives ? ».

Présence du D.R.H. Jean Claude RUYSSCHAERT – M.G.E.T. – A.S.M.A. – Amicale de Préfecture de l'AIN.

Avant de parler d'ajustements à prévoir face aux réorganisations mises en place par le Ministère et l'Etat, je dirais d'abord qu'il faut faire le constat que les agents sont très attachés aux structures de l'action sociale du ministère. La F.N.A.S.C.E.E. et ses A.S.C.E.E. ont fait leurs preuves depuis 40 ans. Le sport, la culture et l'entraide représentent un triptyque dans lequel se reconnaît une forte majorité d'agents et leurs familles.

Dans un contexte fait de bouleversements sans précédent dans l'histoire du ministère, de plus très dégradé économiquement et socialement, les agents ont grand besoin de repères sociaux, de valeurs humanistes. L'heure est à l'affirmation, au maintien, à la consolidation de ce qui tisse le lien social d'une nation.

Au MEEDDAT, les A.S.C.E.E., comme les comités locaux d'action sociale, chacun dans leur champ d'action propre, contribuent largement au bon fonctionnement des services. Leur action au plus près des agents est indissociable d'une écoute des besoins et d'une attente de meilleures conditions de vie.

Le droit aux vacances, à la culture et aux sports, aux loisirs, doit être reconnu comme un des droits fondamentaux permettant à chacun et chacune d'entre nous de pouvoir s'épanouir pleinement dans sa vie.

Le ministère est en mouvement continu, la fonction publique est attaquée, le secteur privé est dans une conjoncture périlleuse. Les agents, les citoyens, de très nombreuses femmes et de très nombreux hommes de notre pays sont confrontés à une crise que personne ici n'a déjà connue.

Ce que je voudrais dire, c'est que ce qui constitue le ciment, le terreau de valeurs humaines et démocratiques doit être absolument préservé. La proximité en est un élément essentiel à mes yeux.

La F.N.A.S.C.E.E. gère un patrimoine unique d'unité d'accueil, qu'il faut préserver au maximum. Les moyens financiers nécessaires doivent être dégagés pour l'entretien et la mise aux normes. De manière générale, des moyens nouveaux sont à définir. Ce sont là, je pense de premiers ajustements nécessaires à réaliser.

Dans le cadre d'un nouveau ministère composé d'agents issus d'horizons divers, dans le cadre de la réorganisation territoriale et la création de services interministériels, je pense que l'agrégation de ce qui se fait de mieux est à étudier. Il s'agit là pour moi d'harmoniser l'ensemble des prestations en tirant vers le plus haut. L'égalité de traitement pour tous les agents du M.E.E.D.D.A.T. doit être une règle à appliquer au plus vite. Chaque ministère a son histoire, il faut la respecter.

Des agents de l'Équipement, de l'Agriculture, de l'Écologie, de l'Industrie, de l'Intérieur, de la Santé, de la Jeunesse et des Sports vont travailler ensemble. La fonction publique doit se mettre en capacité de proposer des prestations de très haut niveau à tous ces agents. Le socle des futures D.D.T. sera composé des agents de l'ex-ministère de l'Équipement. Ce sera également vrai dans le schéma de l'organisation départementale à 2 ou à 3 directions. La fonction publique doit en tenir compte. Ne pas prendre en considération l'existant conduirait à un nouveau choc pour les agents particulièrement malmenés ces dernières années. A mon avis, plus qu'une erreur politique, ce serait une erreur sociale. Face à cela, je crois alors qu'il y a nécessité de développer le militantisme au sein de la F.N.A.S.C.E.E. La consultation de la base me semble indispensable.

La F.N.A.S.C.E.E. doit être force de propositions. Avec l'A.S.M.A., elles forment les principales structures associatives des futures D.D.I. Ces 2 organismes ont à travailler ensemble sans oublier les composantes écologie et industrie afin d'effectuer la sommation de leurs forces pour en faire bénéficier tous les agents qui seront concernés par la nouvelle organisation départementale, mais aussi régionale.

Le ministère doit tout mettre en œuvre pour faciliter les échanges et les rencontres et devra porter au niveau de la fonction publique et du Premier Ministre les attentes des agents. La concertation et le dialogue social avec les représentants du personnel devront être mis en exergue.

Les fédérations syndicales représentatives ont à mener des réflexions sur l'élaboration de revendications communes.

Après ces phases et étapes indispensables, il sera alors temps de définir les orientations nécessaires pour consolider et améliorer les structures et les prestations sociales au bénéfice des agents actifs et retraités et de leurs familles.

Un congrès extraordinaire ou un rassemblement du même ordre à l'automne me paraît dès lors incontournable.

Je salue tous les congressistes et tout particulièrement les collègues des D.O.M.-T.O.M.