

## Patrouilleurs, Vedettes Régionales ... ULAM

### Dérogations aux garanties minimales, embrouilles maximales

Le 30 août 2011, la DRH du MEDDTL conviait les organisations syndicales du ministère à un groupe d'échange sur la révision du décret n° 2002-259 du 22 février 2002 portant dérogations aux garanties minimales de durée de travail et de repos applicables à certaines catégories de personnels du ministère de l'équipement, des transports et du logement.

Le Dispositif de Contrôle et de Surveillance et en particulier les Patrouilleurs et les Vedettes Régionales sont directement concernés par ce dispositif. Ils figurent dans le décret originel de 2002. Les ULAM pourraient l'être dès lors que la révision du décret s'étend aux DDTM et que leur régime de travail est en cours de révision.

Notre ministère est enjoint, par le Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable dans son audit n°007246-01 sur l'état des pratiques de la mise en œuvre des dérogations aux garanties minimales de temps de travail et de repos, à unifier les dispositifs dérogatoires au sein de son champ de compétence et à asseoir des garanties et contreparties protectrices des agents.

**Si l'intention du ministère est, *a priori*, louable, la CGT reste vigilante sur les modalités afin que le toilettage du texte ne constitue pas « un effet d'aubaine » qui serve d'une part, à élargir le champ des personnels concernés par les dérogations et d'autre part, à réduire les contreparties compensatoires.**

**Pour la CGT, avant d'entamer toute discussion pour défricher le terrain, il convient de poser les jalons.**

**« Pour savoir où on va, il faut connaître d'où on vient. »**

#### **Missions atypiques et à risques : Régime de travail particulier et pénible**

Le travail dans les services de l'administration de la mer, dans les bureaux ou sur le terrain, est difficile. La charge de travail croissante avec des effectifs en diminution et la proximité immédiate avec une profession malmenée pèsent sur tous les agents. Les services opérationnels avec le travail à la marée, de nuit, de week-end, embarqué, en station debout, armé ... vivent une pénibilité constante et une dangerosité réelle.

Pour ces derniers, il est illusoire d'imaginer pouvoir réduire la pénibilité du travail qui est consubstantielle à la nature des missions. Aucune mesure ne pourra empêcher la houle de se former ou les coups de tabac de s'abattre. Aucun dispositif ne supprimera totalement la dangerosité de passer d'un navire à l'autre en pleine mer ou de prendre un mauvais coup lors d'un contrôle.

- Pour la CGT : la seule solution pour diminuer la pénibilité est de **réduire le temps d'exposition** aux contraintes et donc de réduire le temps de travail : sur l'année, par une durée annuelle de travail réduite à moins de 1607 h et sur la carrière, avec l'octroi d'un service actif bonifié\*.
- Pour la CGT : la seule solution pour réduire la dangerosité est d'améliorer constamment les Dispositifs Uniques de Prévention des risques (DUP) et d'indemniser comme il se doit pour les risques encourus.

**\* La CGT a obtenu fin 2008 la reconnaissance par notre ministère de la nécessité de bonifier le service actif. Le Ministre d'Etat, Jean Louis BORLOO avait alors saisi le Ministère des Finances qui s'y était opposé. Pour la CGT, le sujet n'est pas clos. Un audit sur la pénibilité a été obtenu suite au mouvement social dans les ULAM initié et animé par la CGT en 2010. Ce rapport objective les critères et conclut à la pénibilité des missions à la marée.**

**Nous interviendrons afin que notre Ministère se saisisse des conclusions qu'il a lui-même commandé pour que le dossier soit repassé sous les fourches caudines du Ministère des Finances.**

## Contexte réglementaire :

Le décret n°2000-815 relatif à l'aménagement et à la réduction du temps de travail dans la fonction publique de l'Etat fixe les règles de travail « normal » et prévoit trois ordres de modalités pour les régimes atypiques.

**Art 1 :** [la durée annuelle de 1607 h peut être réduite pour :] « tenir compte des sujétions liées à la nature des missions et à la définition des cycles de travail qui en résultent, et notamment en cas de travail de nuit, de travail le dimanche, de travail en horaires décalés, de travail en équipe, de modulation importante du cycle de travail, ou de travaux pénibles et dangereux.»

Les missions à la mer recouvrent toutes ou parties de ces critères. Or, pour les services qui bénéficient des bonifications horaires et donc de la diminution du temps de travail, le ministère ne reconnaît et ne bonifie, à hauteur de 20 %, que le travail de nuit, de dimanche et jours fériés.

**La pénibilité du travail à la mer est tout simplement ignorée lorsque les missions sont réalisées de jour.**

*- Pour la CGT : le travail à la marée, embarqué, en station debout, armé, en journée continue doit être reconnu comme un travail pénible et dangereux. Le rapport d'audit commandé par le ministère le confirme. Ces temps de travail, réalisés de jour et en semaine, doivent donc également faire l'objet d'une reconnaissance par une bonification que la CGT fixe à 30 %.*

**Art 3 :** [il peut être dérogé aux garanties minimales :] « Lorsque l'objet même du service public en cause l'exige en permanence, notamment pour la protection des personnels et des biens, par décret en Conseil d'Etat, [...] qui **détermine les contreparties** accordées aux catégories d'agents concernés »

Le cœur de la négociation réside dans ce point. Si la CGT convient que le recours aux dérogations aux garanties minimales est une nécessité compte tenu de la nature des missions de l'administration de la mer.

La CGT dénonce que certaines contreparties soient un marché de dupe, illusoire, mensongères et contraires à l'esprit du texte cadre.

*- Pour la CGT : Les contreparties doivent être justes et réelles. La pénibilité imposée aux agents, induite par la nature des missions et l'organisation du travail à la mer, ne doit pas être accentuée par des contraintes supplémentaires liées à un format d'effectif du DCS inadapté. C'est aujourd'hui le cas. Faute d'avoir suffisamment d'agents pour alléger la charge de travail, la fatigue des agents sert de variable d'ajustement au manque de moyen.*

*Ainsi et à titre de seul exemple pour illustrer le propos, la CGT affirme que le régime de travail Patrouilleurs est contraire à l'esprit des textes et que les contreparties définies dans le décret de dérogations aux garanties minimales n'en sont pas. Les mesures proposées ne sont que la simple application du droit général, elles ne viennent en aucune manière compenser le régime atypique, il n'y a donc aucune contrepartie.*

**L'instruction Patrouilleur, en fixant le régime de travail annuel à 9,5 missions de 12 jours par agent à compter de 14 h de travail par jour, impose 2700 heures de présence à bord sur le lieu de travail et 1596 h de travail effectif. La durée légale annuelle étant fixée à 1607 h, l'administration dans « sa grande générosité » fait grâce de 11 h de travail à l'agent. Où sont les contreparties ?**

L'administration objectera que la contrepartie définie légalement dans le décret de dérogation aux garanties minimales consiste à prévoir un repos à terre égal au temps d'embarquement.

La bonne blague ! Les agents font déjà, à 11 h près, le temps annuel maximum de travail obligatoire.

L'administration fait donc passer pour modalité compensatoire une mesure légale obligatoire qui s'impose à elle qui, si elle n'était pas appliquée, conduirait les agents à dépasser, en toute irrégularité, la durée légale annuelle du temps de travail.

*- Pour la CGT : Démonstration est faite qu'en terme de contreparties des contraintes à la mer, l'administration n'apporte rien sur la réduction du temps de travail à l'année ni sur la carrière puisque le service actif n'est toujours pas bonifié.*

**Art 8 :** Une durée équivalente à la durée légale peut être instituée par décret en Conseil d'Etat, [...] pour les corps et emplois dont les missions impliquent un temps de présence supérieur au temps de travail effectif tel que défini à l'article 2. Ces périodes sont rémunérées à la grille des classifications et des rémunérations.

Cet article a donné lieu à la parution du décret n°2003-757 du 1 août 2003 relatif aux horaires d'équivalence applicables aux emplois de certains personnels du ministère de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer. Il précise que « le temps de présence des personnels affectés en service continu aux missions de surveillance, de police, de contrôle et d'assistance en mer des affaires maritimes est de :

- **3 000 heures**, par an et par agent, pour les commandants embarqués à bord d'un patrouilleur des affaires maritimes, ces heures étant réparties sur un maximum de **130 jours** ;
- **2 600 heures**, par an et par agent, pour les autres personnels embarqués à bord d'un patrouilleur des affaires maritimes, ces heures étant réparties sur un maximum de **120 jours** par an ;
- **1 700 heures**, par an et par agent, pour les personnels embarqués à bord d'une vedette régionale des affaires maritimes, ces heures étant réparties sur un maximum de **110 jours** par an.

Ces durées sont équivalentes à une durée de travail effectif de 1 607 heures, calculée **en tenant compte des bonifications pour travail de nuit, de dimanche et de jour férié.** »

Les bonifications sont définies par un arrêté du 23 février 2010 qui précise que « compte tenu des sujétions liées à la nature des missions qui leur sont confiées et à la définition des cycles non hebdomadaires de travail qui en résultent, le temps de travail annuel des personnels conduits à travailler de manière programmée les nuits, dimanches et jours fériés est réduit au-dessous de la durée annuelle du temps de travail effectif, en tenant compte des bonifications attribuées aux sujétions de travail de nuit, de dimanche et des jours fériés. Les taux des bonifications sont fixés comme suit :

- heure de nuit (de 22 heures à 7 heures), 20 % ;
- heure de dimanche (du samedi 18 heures au lundi 7 heures), 10 % ;
- heure de jour férié (de la veille 18 heures au lendemain 7 heures), 10 %.

**Les bonifications se cumulent entre elles.** »

***Pour la CGT : Bien qu'inscrites dans les textes, les bonifications horaires compensatrices de la pénibilité du travail et des régimes atypiques et dérogatoires ne sont pas effectives. Démonstration a été faite que sans prendre en considération la moindre bonification, les agents sont déjà à peu de choses près au régime maximal des 1607 h. De combien d'heures dépasseraient-ils si les bonifications légales étaient comptées ?***

***Les agents sont floués, abusés et qui plus est, mal payés. Sans la bonne volonté des agents qui avant tout, sont passionnés par leur travail, la France ne pourrait pas tenir son rang en matière de politique maritime.***

***L'administration objectera que les agents à bord des Patrouilleurs ne travaillent pas 14 h par jour. Qu'elle le prouve ! La CGT affirme que de devoir passer 2700 h sur le lieu de travail dans un Patrouilleur, 3000 h pour un commandant, 1700 h sur une Vedette Régionale ou travailler en rythmes alternés à la marée, de nuit ou de week-end pour les Ulam, justifie que statutairement, la durée du temps de travail sur la carrière soit écourté au moyen du dispositif d'un véritable service actif bonifié.***

***Les services de l'administration de la mer effectuent la majorité des sujétions de l'Action de l'Etat en Mer et enregistrent plus de résultats que toutes les autres composantes et ce, avec moins de moyens.***

***A titre d'exemple, le régime de travail sur un Patrouilleur des DOUANES qui n'est ni le Club MED' et encore moins « la Croisière s'amuse », comporte conformément aux textes, de vraies contreparties et de réelles bonifications horaires telles que prévues par les textes.***

**DOUANES :**

- 2344 h embarquées
- 1563 heures de travail
- 7 jours à la mer / 17 jours à terre
- 12 missions / an
- 4 équipages
- bonification service actif 1/5

**AFFAIRES MARITIMES :**

- 2700 h embarquées
- 1596 heures de travail
- 12 jours à la mer / 12 jours à terre
- 9,5 missions / an
- 2 équipages
- promesses et belles paroles

**Les régimes de travail et indemnitaires de l'administration de la mer sont discriminatoires. Si de réelles avancées ont pu être notées depuis 2004 avec un semblant d'alignement sur les primes de base du ministère, il reste du chemin à parcourir pour la reconnaissance statutaire et indemnitaire de ces compétences rares comme pour la prise en compte de la pénibilité des conditions de travail.**

### **Services opérationnels à la mer ... en rade**

Le régime de travail à bord des **Vedettes Régionales** n'est guère plus enviable. Le gouffre est réel en comparaison des moyens identiques des autres administrations qui opèrent sur les mêmes missions. Un comble quand dans le même temps, les autres administrations qui interviennent pour l'Action de l'Etat en Mer, viennent se former à bord et au contact des services des Affaires Maritimes.

Le régime de travail en **ULAM** resté en suspens pendant 12 ans est toujours en révision. L'illégalité de certaines mesures n'est même plus « un secret de Polichinelle. » L'administration elle-même le reconnaît, le dit et l'écrit.

Les services **Cultures Marines** sont dans un « *no man's land*. » Les régimes de travail sont disparates d'un service à l'autre, les uns étant au régime hebdomadaire, régime de base des services alors qu'ils effectuent en toute illégalité et sans compensation des sujétions en journée continue de 6 h, les autres n'étant pas soumis au badgeage. Absent de l'Arrêté du 27 mai 2011 relatif à l'organisation du temps de travail dans les directions départementales interministérielles et sans instruction provisoire, les missions à la marée continuent d'être exercées sur la seule bonne volonté, en marge de la réglementation et sans reconnaissance statutaire depuis la suppression sans compensation du service actif.

**Tous les services opérationnels des Affaires Maritimes ne bénéficient ni du décompte des heures supplémentaires, ni des Indemnités de Sujétion Horaire au forfait marée. Un comble quand on mesure qu'aucun corps mer ne bénéficie de la prime marée.**

**L'administration a une « vision poétique » des missions opérationnelles en mer. Travailler et vivre sur le littoral ou à bord d'un navire est pour elle une promenade de santé. La pénibilité et la dangerosité lui échappent encore.**

**La suppression de la prime de port d'arme et l'absence de bonification du temps de travail à la marée de jour sont des forfaitures qui viennent parachever la méconnaissance de la réalité des missions.**

**Pour la CGT : l'application du décret de dérogation aux garanties minimales voire l'extension aux Ulam sous certaines conditions n'est pas un problème, les agents font déjà des missions « hors cadre ».**

**La condition pour accepter est « frappée au coin du bon sens » : « Régime atypique = Statut atypique » .**

**La CGT-MER a été à l'initiative de toutes les luttes et s'est battue depuis 2005 pour faire reconnaître le statut technique des personnels des Affaires Maritimes. Pour mémoire, l'administration voulait homogénéiser le travail en ULAM et en CSN avec celui des Contrôleurs du Transport Terrestre qui aujourd'hui fusionnent avec les secrétaires administratifs.**

**La CGT-MER a porté la revalorisation indemnitaire de 2005 à 2007 pour l'alignement sur les régimes équipement puis, demandé et obtenu en 2008, les compléments fonctionnels en CSN, Ulam et cultures marines.**

**La CGT-MER a piloté le mouvement des Cultures Marines de 2008 qui a conduit le ministère à demander la bonification du service actif qui malheureusement a été toqué par le ministère du budget.**

**La CGT-MER a été à l'initiative de la grève du 23 février 2010 qui a mobilisé près de 85 % des services opérationnels et conduit au mouvement ULAM à la suite duquel l'audit sur la pénibilité au travail a été obtenu.**

**La CGT-MER a construit la solidarité et la résistance en organisant une caisse de soutien fraternelle pour les camarades frappés par l'abjecte retenue sur salaire quand ils revendiquaient contre un régime de travail illégal aujourd'hui reconnu comme tel par l'employeur.**

**La CGT-MER siège au CTP Interministériel placé auprès du Premier Ministre où elle a demandé un dispositif particulier qui prenne en compte la pénibilité des régimes de travail aux Affaires Maritimes.**

**La CGT-MER siège en qualité d'expert au Comité Central d'Hygiène et de Sécurité où elle a commenté le rapport d'audit sur la pénibilité et où elle a exigé l'égalité entre administrations par la bonification du service actif.**



Le dossier est immense tant le retard est grand, la marche est encore haute pour se mettre à niveau. Pour autant, toutes les données sont sur la table, il ne reste plus qu'à s'en saisir et l'argumentaire ne manque pas.

**La CGT a patiemment construit une analyse et développé un raisonnement assis sur les principes de respect de l'esprit des textes, d'égalité de traitement entre agents, de reconnaissance des compétences rares et de prise en compte tant de la pénibilité que de la dangerosité des missions.**

**L'administration n'a pas pu infirmer les démonstrations de la CGT. L'expert de l'administration a rejoint par ses analyses, les conclusions de la CGT en Comité Central Hygiène et Sécurité. Le Conseil Général de l'Ecologie et du Développement Durable a confirmé, dans son audit sur les régimes de travail de septembre 2010, ce que la CGT n'a jamais cessé de dénoncer : des régimes illégaux inspirés d'une culture militaire sans que les contreparties ne soient accordées aux personnels civils.**

**La réglementation se construit en gardant comme boussole la notion de justice et comme pierre angulaire le respect des principes de notre République. « Le droit est supérieur au budget » dit-on.**

**Aux Affaires Maritimes, le droit et les principes ont été sacrifiés sur l'autel du manque de moyen.**

**Les personnels ont servi de variable d'ajustement, le manque d'effectif a été compensé par des surcharges de travail et des conditions d'exercice des missions illégales et dangereuses.**

**A l'heure où l'on parle de décloisonnement pour une administration modernisée, il est temps que cesse les relents d'une gestion de servage aux Affaires Maritimes. COLBERT est mort, les agents demandent un vrai statut, pas un CODE spécifique et discriminatoire.**

**La CGT-MER sous couvert de la FNEE-CGT demande une rencontre avec le conseiller social de Madame la Ministre du MEDDTL préalable à l'organisation d'un cycle spécifique et particulier de travail avec l'administration pour que puisse être abordées d'un seul tenant, toutes les questions relatives à la prise en compte des conditions de travail, de rémunération et de statut en rapport avec les contraintes, la pénibilité et la dangerosité du travail à la mer.**

## **Commission DCS de la CGT-MER**



**Marc GALLENE**, Chef Ulam 44, **Patrick DESSON** Commandant de la bordée B du patrouilleur « IRIS », **Nicolas MAYER** Secrétaire Général, **Steeve GARBE** Vedette Régionale ARMOISE, **Yannick CERISIER** chef Ulam 33, **Philippe DAVIES** Vedette Régionale ARMOISE.

SYNDICAT NATIONAL DES PERSONNELS DE L'ADMINISTRATION DE LA MER C.G.T.

34 allée du sable 33470 Gujan-Mestras

☎ : 05.56.83.37.38 - 📠 : 05.57.52.57.19 🌐 : <http://snpam.cgt.free.fr> 📧 : <http://cgt-snpam.syndicat.i2/> ✉ : [nicolas.mayer@gironde.gouv.fr](mailto:nicolas.mayer@gironde.gouv.fr)