

## Compte rendu du CTM du 5 novembre 2019

**Déclaration des élu-es :** à lire [sur notre site](#)

### Réponses et non-réponses de l'administration

**Sur les sujets « politiques » et notamment les propos de la ministre désavouant publiquement les collègues contrôlant la SNCF :** la secrétaire générale des ministères sociaux (SGMAS) dit qu'elle n'a pas d'information particulière à communiquer et que ce n'est pas un sujet administratif. Il a beaucoup fait rire la SGMAS et le DRH.

**Sur le CRIT :** malgré nos demandes et malgré le fiasco du dernier exercice, ce sera un nouveau concours, avec un jury toujours « souverain » et manifestement en droit de créer des règles, de malmener des collègues... Le DRH dit que le désarroi a été « entendu »... mais qu'il faut garantir le niveau d'accès pour « préserver le corps » et prévoir une préparation à la hauteur des attentes du jury. Des épreuves et un jury seront mis en place, le DRH dit que c'est en cours, en lien avec la DGT et l'INTEFP.

Sur le calendrier :

- inscriptions en janvier/février
- formation des candidats (et des membres du jury !) en avril/mai
- publication des résultats avant le 1<sup>er</sup> août, pour rester dans le calendrier réglementairement prévu du plan de transformation des emplois.

Le plan d'intégration des CT dans le corps de l'IT a été refusé et il n'y aura pas de nouvelle discussion sur le sujet. Il n'y aura pas non plus de liste d'aptitude spéciale. Le DRH estime que l'organisation de cette session complémentaire est la seule option possible qui ne nécessite pas un nouveau texte et donc la seule option possible, tout court.

Les réponses à nos nombreuses questions sur la préparation, les épreuves, les jurys (y compris blancs) seront données (ou pas...) lors du prochain CTM, prévu le 10 décembre.

Sur la note de 14/20, manifestement fixée « souverainement » par le jury comme note plancher (ou éliminatoire) : un « retour d'expérience » sera fait (le DRH s'y était déjà engagé lors du CTM du 16 octobre... mais cela n'a donc pas été fait).

**Dans l'après-midi, le DGT adjoint a rejoint la réunion** et nous l'avons à nouveau interpellé sur les propos scandaleux tenus, sur un média national, par la Ministre et le courrier, tout aussi scandaleux, adressé par le DGT à la SNCF.

Le DGT adjoint a assumé, à 100%, le courrier de son chef... il a été plus mal à l'aise sur les propos de la Ministre ! Sur le courrier adressé à la SNCF, il s'agissait de dire à la SNCF que les courriers de nos collègues n'avaient pas une portée nationale, ce que la SNCF avait soit-disant compris. La question n'est évidemment pas là ! La ministre s'est érigée en juge, le DGT s'est érigé en juge et RUC suprême, alors que sur le fond, ils ont tort ! Pour le DGT adjoint, les collègues auraient dû saisir la DGT et agir « en système », de façon concertée et coordonnée. Dans la vraie vie et dans l'urgence, c'est bien entendu à l'IT concerné de se positionner et s'il fallait attendre l'aval de la DGT, avec ses délais habituels, dans les très nombreuses situations d'urgence que nous sommes amenés à traiter, nous serions tout simplement totalement paralysés. Mais une fois de plus, le débat n'est même pas là ; cette affaire a avant tout été l'occasion de voir une Ministre ignorante du B-A-BA des principes de prévention des risques professionnels, méprisante des conditions de travail des cheminot-e-s et du travail quotidien des agents de l'inspection du travail et totalement complaisante à l'égard de la direction d'une grande entreprise qui n'en demandait même pas tant !

### Projet annuel de performance Mission Travail-Emploi 2020 (pour information)

Globalement, les crédits d'intervention sur la mission Travail-Emploi ont été revus à la baisse pour contribuer à l'austérité décidée par le gouvernement (sauf sur le programme 111 du fait des prochaines élections TPE prévues en

2020... mais il ne pèse que 1% dans les crédits). L'essentiel de l'intervention consiste en des exonérations de cotisations sociales pour les employeurs (le « coût du travail » comme l'administration l'a dit en séance).

Le périmètre des emplois a été construit de manière stable sans tenir compte des conséquences de l'OTE (ce sera pour plus tard). Mais ils continuent à baisser : -226 ETP en 2020 (contre -233 en 2019) avec un plafond à 8 599 ETPT (-253 par rapport à 2019). Le ministère n'utilise d'ailleurs pas tout ce qui lui est attribué puisque selon le bilan social 2018 ce plafond n'a pas été atteint. Malgré PPCR (revalorisation des grilles) et le PTE de CT en IT la masse salariale baisse...

### Points sur la réforme de l'organisation territoriale de l'Etat

La date du 1<sup>er</sup> juin a été validée comme date de création des nouvelles entités. Les préfigurateurs régionaux ont été désignés, c'est en cours pour les préfigurateurs départementaux (seuls 8 ex-RUD auraient été sélectionnés sur 95 départements). Les organigrammes détaillés, fiches de postes et processus d'affectation devraient être finalisés d'ici la fin de l'année.

Pour les agents, le principe est le suivant : pas de mobilité géographique imposée (y compris pour les agents affectés dans des villes qui ne correspondent pas à des Préfectures, pour les sites détachés, par exemple), mais les agents ont « vocation » à suivre leur mission ; leur refus éventuel et leur droit au retour sont conditionnés à l'existence d'un poste vacant sur lequel ils pourront postuler (avec droit à formation). Plus les discussions avancent, plus le principe du volontariat, pourtant souvent mis en avant, s'éloigne ! Il y aura bien des agents du ministère du travail dans les futurs SGC et sans doute plus forcés, par l'absence d'autres possibilités que volontaires.

Sur la ligne hiérarchique de l'inspection du travail : le DDI et le chef départemental du Pôle T ne dépendront pas du préfet pour les missions d'inspection du travail. L'idée est de reproduire au niveau départemental, le schéma régional actuel (un « chef » de Pôle T par département, garant de notre indépendance... on ne peut pas dire qu'on est rassurés...).

### Projet de modification du décret statutaire de l'inspection du travail (pour avis)

Ce projet porte notamment sur la modification des proportions du nombre de postes ouvertes en externe, interne, 3<sup>e</sup> voie (davantage de postes pour la 3<sup>e</sup> voie) et des conditions de formation des IET (retour à ce qui existait avant en terme de découpage : 12 mois en alternance, avec le statut « élève » puis 6 mois, avec le statut « stagiaire », dernière période probatoire à l'issue de laquelle sera prononcée la titularisation ; à la différence que pendant la période de 6 mois le statut sera celui de stagiaire). Selon la DGT, il s'agit de lutter contre la « désaffection » du concours (nombre de candidats en chute libre – 1000 inscrits, mais seulement 200 présents au dernier concours) et le rendre « plus attractif ». Il nous semblerait plus utile que la Ministre arrête de dénigrer en permanence ses services et de revoir les grilles de rémunération, à commencer par les indices de début de carrière.

Le projet porte aussi sur la déconcentration aux DIRECCTE de certains actes de gestion du corps de l'inspection du travail et des contrôleurs du travail qui y avait échappé jusqu'alors en grande partie (congé et autorisations d'absence, disponibilités, sanctions du 1<sup>er</sup> groupe : avertissement, blâmes, exclusion temporaire de 3 jours, mobilités, avancements... et d'une manière générale tous les actes qui ne passent pas en CAP). Pour la CGT, ces évolutions risquent de créer des inégalités en matière d'attribution des droits et vont donner toute latitude aux DIRECCTE pour sanctionner plus largement qu'actuellement. C'est aussi prendre de l'avance sur la fin des prérogatives des CAP alors que la DRH prétend engager en parallèle avec les syndicats une discussion sur les « lignes directrices de gestion » en matière de mobilité. La CGT a donc voté contre pour ces raisons, et non pas parce qu'elle fait davantage confiance à la DRH.

**Vote** : contre CGT-SUD-FO-SNU, abstention CFDT-UNSA

