

Spécial Fusion des Inspections du Travail

La fusion est en route, Il faut qu'elle réussisse

Le décret n°2008-1503 du 30 décembre 2008 a mis en place la fusion des trois inspections du travail (générale, agriculture et transport). à compter du 1^{er} janvier 2009.

Cette revendication portée par la majorité des OS et des agents va permettre à environ 800 agents (IT, CT, C et personnel MAD) d'intégrer le Ministère du Travail et de se libérer enfin de la tutelle des ministères de l'Agriculture et des Transports sous influence des lobbies professionnels ! Nous avons tous en mémoire les déclarations scandaleuses d'Hervé GAYMARD (alors Ministre de l'Agriculture) lors du meurtre de notre collègue et camarade Sylvie TREMOUILLE par un exploitant agricole évoquant « les extrêmes difficultés du monde agricole et rural » et s'empressant de répondre favorablement aux demandes de la FNSEA qui réclame alors un guide des bonnes pratiques de contrôle !

Cette décision est donc une réelle avancée.

Mais cette fusion est incomplète :

- elle ne prévoit pas le transfert de la réglementation au Ministère du Travail et oublie les autres services d'inspection,
- elle maintient le principe de sections agricoles,
- les effectifs transférés ne prennent pas en compte tous les postes vacants,
- elle se fait dans la précipitation et sans cadrage national suffisant, permettant toutes les manipulations régionales en matière de redécoupage de section. Le ministère veut profiter de la fusion pour compenser l'absence de création de postes et de sections des tranches à venir du PMDIT,
- l'enjeu de la formation des agents est sous estimé,

Elle constitue donc un défi pour l'ensemble des OS qui doivent se battre dans l'unité pour que cette fusion bénéficie bien aux salariés de notre pays en améliorant les conditions de travail des agents.

Les bonnes raisons de la Fusion

L'unification des services d'inspection du travail est une revendication du SNUTEF-FSU depuis son origine. Pour nous, elle est l'une des conditions d'une inspection du travail efficace et conforme au **principe de l'égalité de traitement**.

En effet, il ne faut pas oublier que le droit du travail est protecteur de tous les salariés. Il est donc légitime qu'il soit appliqué de la même façon vis-à-vis de tous, et donc qu'une seule inspection du travail soit chargée de veiller à son application.

L'indépendance de l'Inspection du Travail

Avant le 1^{er} janvier 2009, malgré l'appartenance à deux corps interministériels, les inspecteurs et contrôleurs affectés au Ministère des Transports (MEEDDAT) et au Ministère de l'Agriculture, n'étaient pas dans une situation saine si on considère la mission de contrôle de ces agents

Le MEEDDAT et le MAP ont une logique de contrôle technique sur les entreprises et d'organisation économique du secteur d'activité. Les critères d'appréciation peuvent alors être différents, voire contradictoires, avec ceux de l'inspection du travail. Pour respecter au mieux les principes des Conventions n°81 et 129 de l'Organisation Internationale du Travail, les systèmes d'inspection du travail doivent être autonomes, administrativement, des ministères de tutelle technique et économique.

L'amélioration des moyens

L'ITT et l'ITEPSA étaient géographiquement et fonctionnellement isolées des services des DDTEFP, alors que le lien travail-emploi est essentiel pour l'efficacité des missions des DDTEFP et pour l'action des pouvoirs publics en matière de mutations économiques et d'anticipation. Les services de l'ITT et de l'ITEPSA étaient également privés de l'appui des services de documentation et de renseignement du public, ainsi que du travail

d'équipe, vu la petite taille et la dispersion des subdivisions et services départementaux.

Le recentrage sur les missions de contrôle

L'ITT et l'ITEPSA faisaient doublon avec la DDTEFP dans la plupart des commissions touchant à l'emploi, l'apprentissage, etc.

A l'ITEPSA, les missions de protection sociale s'effectuaient, au détriment des missions d'Inspection du Travail.

La simplification pour les usagers

L'existence de trois services distincts chargés de la même mission présentait de multiples inconvénients pour les usagers :

- les usagers devaient parfois prendre rendez-vous auprès d'un service localisé à l'extérieur du département,
- la coexistence de trois services alimentait un contentieux administratif et judiciaire aussi inutile que dispendieux pour les usagers et pour l'Etat, relatif à la délimitation de leurs compétences respectives,
- les frontières de compétence entre les trois services étaient artificielles, difficiles à comprendre. Elles faisaient perdre une énergie considérable aux agents de contrôle, favorisaient les chefs d'entreprise indécis, qui en jouaient pour échapper aux contrôles, et compliquaient l'accès des salariés à l'Inspection.

Les états généraux de l'inspection du travail

En 2006, deux ans après le drame de Saussignac, les états généraux de l'inspection du travail ont réaffirmé unanimement la revendication de l'unification des services d'inspection. Outre les principes d'indépendance de l'Inspection et de rupture avec l'isolement dont étaient victimes les agents de l'ITT et de l'ITEPSA, les états généraux ont rappelé la nécessité de réunir l'ensemble de la législation au sein d'un même Code du travail. Or, aujourd'hui, outre le Code rural, on assiste à la création prochaine d'un Code des transports.

Historique de la fusion

Si la fusion des inspections du travail avance depuis le CMPP du 12/12/07, il faut rappeler que cette réforme n'est pas une invention de la RGPP, mais qu'elle vient de loin.

En 1975, un décret rassemble les 3 corps d'inspecteurs du travail en un seul, caractérisé par un recrutement, une formation et un statut communs.

L'étape suivante devait être la fusion des trois services, et celle-ci était réclamée par les deux syndicats majoritaires de l'inspection du travail, la CFDT et la CGT, qui travaillaient alors à la renouveler et à l'ancrer aux côtés des organisations du monde salarial. En effet, tirant les conséquences de l'homogénéisation des législations applicables, elles se prononçaient clairement pour *"une législation du travail unique aux secteurs industriels, commerciaux, des transports et de l'agriculture, comme prélude à une véritable inspection du travail unique. C'est une revendication essentielle des travailleurs de l'ensemble de ces secteurs, qui vivent les mêmes rapports de domination et d'exploitation, c'est aussi la volonté de la CFDT et de la CGT"* [citation de la profession de foi de la liste d'unité CGT-CFDT à l'élection de la CAP du corps de l'IT de 1978].

Extraits des Etats généraux

22.03.06

Déclaration votée à l'unanimité par les 800 agents réunis, exigeant :

- La création immédiate de 240 sections dans leur organisation actuelle territoriale, garante de son caractère généraliste et indépendant, avec les effectifs budgétaires correspondants (1 Inspecteur du Travail, 2 Contrôleurs du Travail, 2 agents de secrétariat) pour exercer les missions définies par l'article L 611 – 1 du code du travail – premier pas vers le doublement des sections d'inspection ;
- la création d'un service unique d'inspection du travail s'appuyant sur un code du travail protecteur de tous les salariés, quelle que soit leur branche d'activité ;
Ils exigent du ministre qu'il retire son plan de réforme.

Les organisations syndicales sont mandatées pour tout mettre en œuvre y compris par la grève pour faire aboutir ces revendications. Elles se rapprocheront des Confédérations, des Fédérations et des Unions de salariés.

Pour des raisons diverses celle-ci n'a pas été entreprise et, malgré la permanence de cette revendication, réitérée devant chaque nouveau ministre du travail, en particulier par la CFDT (syndicat dont, à l'époque, la plupart des fondateurs du SNUTEF faisaient partie), il a fallu attendre le centenaire de l'inspection

du travail, célébré en Janvier 1993, pour entendre le Président de la République, F. Mitterrand, promettre l'unification des services. La Ministre du Travail de l'époque, Martine Aubry, commença alors la mise en œuvre, avec l'élaboration d'une charte de l'unification, signée par les 3 ministres.

Malheureusement le temps lui était compté, puisqu'aux législatives du printemps, la gauche perdait la majorité, et Martine Aubry quittait le ministère sans avoir été au bout de sa tâche. L'opposition des syndicats patronaux des transports et de l'agriculture, mais aussi de deux syndicats de l'inspection, FO et la CGT, contribua à faire capoter la réforme : FO, dans une logique de sauvegarde des corporatismes, cachée derrière la lutte contre la soi-disant "disparition" de l'inspection du travail à l'agriculture et aux transports, et la CGT, dans un curieux mélange de pétition de principe pour un service unique et de refus du projet présenté, au motif qu'il serait précipité, sans moyens nouveaux, et viserait à renforcer l'autoritarisme de l'Etat sur l'inspection alors que rien de tout cela n'était "inscrit" dans le projet.

Néanmoins, l'idée ne fut jamais complètement abandonnée, puisque, pendant un temps, les moyens en personnel de l'ITT furent transférés sur le budget du travail, et les corps des contrôleurs du travail et des lois sociales agricoles finirent par être fusionnés en 1997, à l'occasion de la revalorisation de la grille indiciaire, mais elle restait souterraine.

Toutefois, penser, comme le disaient FO et la CGT, que le principal danger pour l'inspection du travail dans les transports et l'agriculture avait été écarté en ayant fait repousser la fusion, était un leurre. Bien évidemment de tels services ne possédaient pas la taille critique pour survivre, dans un contexte de réforme de l'Etat, sans cesse re-déclinée par les gouvernements successifs. Et pendant toutes ces années, ces services, et spécialement les transports, n'ont eu de cesse de s'organiser pour se raccrocher à n'importe quoi d'autre que le ministère du travail (les Transports terrestres, par exemple).

Dans le même temps, les moyens de fonctionner correctement étaient de plus en plus refusés à ces services isolés au sein de ministères économiques. Tant et si bien que de nombreux agents, y compris membres de ces syndicats, se sont rendus compte que l'alternative n'était plus "fusion des IT ou services autonomes", mais "fusion des IT ou intégration forcée dans des services étrangers aux missions d'inspection du travail "



Le double meurtre de Saussignac, affectant un service de l'ITEPSA, et les réactions scandaleuses du ministre de l'agriculture, se posant d'abord en ministre des agriculteurs, plus quelques cas, aux transports, où la proximité des services centraux avec les grands employeurs publics ou parapublics éclatait au grand jour, portant atteinte à l'action de contrôle, ont fini de retourner beaucoup des opposants à la fusion. Surtout que plusieurs organisations syndicales, comme le SNUTEF, ne cessaient d'expliquer la brûlante actualité de cette réforme. Aussi, c'est sans grande difficulté que, lors des Etats Généraux de l'Inspection du Travail, en 2006, les 800 agents présents ont adopté le mot d'ordre d'un service unique et d'un code du travail unique. La suite est suffisamment récente pour ne pas être rappelée dans cet article.

Néanmoins, il convient de garder en mémoire cet historique, afin d'apprécier les responsabilités des uns et des autres. La fusion des IT était, pensions-nous, non seulement une revendication juste et unifiante, mais aussi inscrite dans la logique de l'évolution des législations et des réalités économiques et sociales, donc, à ce titre, inéluctable. Alors fallait-il travailler à sa réalisation dans le contexte de la célébration du centenaire, somme toute relativement positif, ou la repousser sans cesse, au risque de se la voir imposer dans un contexte pire, de réforme de l'Etat et d'économies budgétaires ? Il y a longtemps que, pour notre part, nous avons répondu à la question. Ceux qui viennent aujourd'hui rejeter la fusion au nom du contexte mortifère de la RGPP ne nous semblent pas qualifiés pour donner des leçons à quiconque. D'autant que, quelque soit la politique publique concernée, la lutte collective reste toujours, pour le SNU TEF, un moyen essentiel pour obtenir une réorientation des choix et des moyens humains en rapport avec les missions à assumer... L'histoire n'est pas finie !

Une mise en place inacceptable !

La mise en œuvre actuelle de la fusion pose de nombreuses questions

Même si le SNUTEF-FSU milite depuis toujours pour la fusion des inspections du travail, la mise en œuvre de celle-ci dans le cadre de la RGPP ne correspond pas aux attentes des agents.

Des Réductions d'effectifs inacceptables

Des postes de l'agriculture et des transports ne sont pas effectivement transférés. Il y aurait ainsi une différence d'environ 40 postes, rien que pour les agents de contrôle (source : COPIL national du 11 décembre 2008). Des agents SNCF, mis à disposition dans les services de l'ex-ITT, n'ont pas été transférés au Ministère du Travail, au motif qu'ils ont occupé ce poste seulement après la signature de la convention de transfert entre la DAGEMO et la SNCF. Le poste est occupé, le besoin existe, mais l'agent n'est pas transféré.

Le ministère de l'agriculture, en refusant les demandes de transfert, fait main basse sur les postes des agents du corps de IT qui sont en SRITEPSA et veulent rejoindre le travail.

La DGT censure

En octobre 2008 le Ministère avait demandé à chaque Direction régionale d'établir un projet d'organisation d'un service unique d'Inspection du Travail.

Ces projets sont passés sous les fourches caudines de la DGT et des 3 SG, et plusieurs ont été recalés.

Le motif le plus courant est la nécessité de supprimer des sections. Dans les Hautes Pyrénées et l'Ariège, par exemple, on retire la section agricole, mais on interdit aussi qu'elle devienne une section nouvelle généraliste. C'est aussi le cas en Lozère.

En Bourgogne ce sont 3 sections qui disparaîtraient et une en Alsace.

Il n'y a pas de petites économies !

Le redécoupage des sections n'obéit à aucune règle logique

Chaque département et chaque région a une entière liberté sur le redécoupage

des sections dans le cadre de la fusion des inspections. L'absence de cadrage réel au niveau national conduit à ce que chaque DDTEFP et DRTEFP invente sa propre organisation. Parfois, on se retrouve avec un nombre de sections en région inférieur à ce qu'il était avant la fusion !! Par exemple, la Bourgogne qui compte actuellement 22 sections, tous secteurs confondus, se retrouvera avec 19 sections après la fusion ...

La DGT précise par ailleurs que le nombre de sections résultant de la fusion ne doit pas nécessairement correspondre au nombre total d'inspecteurs du travail présent dans un département ... On croit rêver !! L'arrivée des agents de l'ex-ITT et ex-ITEPSA ne coïncidant pas forcément avec de nouvelles sections, on peut alors se demander si la DGT a vraiment analysé la charge de travail supplémentaire générée par le renseignement et le contrôle des entreprises de transport et de l'agriculture.

Est-ce que la DGT considère que les agents de l'ex-ITT et ITEPSA sont des agents de seconde zone et que leur arrivée dans les services ne mérite pas la création de sections supplémentaires correspondant au nombre d'inspecteurs du travail et de directeurs-adjoints ?

Dans le discours officiel, il nous est expliqué qu'il faut garder de la lisibilité auprès des entreprises et qu'il ne faut pas favoriser un émiettement du territoire. Pour jongler avec ce principe, et malgré tout intégrer l'ensemble du personnel, l'administration invente la création de sections avec deux inspecteurs du travail. Ou, encore mieux (!), elle ne tient pas compte des compétences de contrôle développées par les agents des transports et de l'agriculture, et les positionne de force sur des postes hors section.

En fait, l'objectif est de supprimer des emplois d'agents de contrôle dans ces départements, et les sections à 2 IT ne sont là que dans une phase transitoire, jusqu'à un départ en retraite ou en mutation. Résultat, dans ces départements, la DGT et les SG, par leurs manip, détériorent, à terme, les conditions d'exercice des missions.



L'enjeu de la formation est sous-estimé

La DGT a publié en janvier 2009 une circulaire précisant les objectifs nationaux de contrôle de l'inspection du travail. Celle-ci mentionne les objectifs liés au contrôle des entreprises de transport, notamment le nombre de journées-conducteurs (800 000 en 2009). On assigne des objectifs aux agents alors qu'ils ne sont pas encore formés !!

L'INTEFP a prévu la formation de formateurs-relais en région, qui interviendront sur les thématiques de la réglementation sociale européenne et de la durée du travail dans les transports routiers, à destination des agents issus de l'ex-régime général.

Mais quelle formation sera prévue pour les autres secteurs ? Quid de la durée du travail dans le transport urbain ? Quid des questions d'hygiène et de sécurité liées aux aéroports ? Qui va prendre en charge le contrôle des remontées mécaniques ? des transports express et de la messagerie ?

Le budget de formation de l'INTEFP pour la fusion concerne uniquement les formateurs relais. Pour le reste, il faudra compter sur le budget formation des DRTEFP. Un point supplémentaire à surveiller en CTPR ...

<http://fusionit.forumactif.com>
connectez-vous !

Bien qu'il s'agisse d'un forum non syndical, nous invitons tous les agents concernés par la fusion à aller y discuter sur la façon dont ils la vivent.

Les exigences du SNU TEF

Une fusion au bénéfice des missions de l'inspection du travail, améliorant les moyens humains et matériels qui y sont consacrés pour faire avancer une application effective des droits des salariés

Une inspection du travail généraliste assurant la même protection aux salariés quelle que soit la branche professionnelle dans laquelle ils travaillent

Une fusion à moyens constants, sans confusion avec le PMDIT, sans suppression de postes, sans suppression de sections,



Un avenir statutaire et professionnel assuré et clarifié pour les agents mis à disposition par la MSA et la SNCF ; des négociations rapides avec les organisations syndicales compte tenu de l'urgence liée à l'échéance du 1^{er} juillet 2010 fixée par la loi du 2 février 2007 pour la mise en conformité des conventions de mise à disposition de salariés privés dans les services de l'Etat.

Un avenir statutaire clarifié pour les agents transférés mais restant gérés par les DDE

Un cadrage national clair et négocié évitant localement des discussions inutiles notamment sur :

- le fait que l'année 2009 soit une année de transition consacrée à la négociation des conditions d'une fusion mise en place pour le 1^{er} janvier 2010,
- le nombre des établissements et des salariés à contrôler aux transports à l'agriculture et au régime général, qui sera pris en compte dans la nouvelle organisation
- les axes d'organisation des missions périphériques à l'inspection du travail qui étaient assurées directement par l'ITT et l'itepsa, documentation, renseignements, apprentissage.

Une réorganisation des sections d'inspection du travail qui permette une meilleure répartition de la charge de contrôle mais aussi qui respecte les agents venant de l'ITT et de l'ITEPSA en n'ayant d'a-priori ni sur leur compétence ni sur leur charge de travail.

Des DA en sections d'inspections sans qu'il leur soit demandé de tenir un deuxième poste, la concurrence entre deux types de mission étant difficilement compatible et rendant leur charge de travail insupportable.

La reconstitution et l'amélioration des moyens humains des secrétariats des sections d'inspection décimés ces dernières années en de nombreux endroits, l'arrêt des suppressions de postes de catégories C.

Un véritable dialogue social avec les agents et les organisations syndicales qui les représentent. Dans le ministère et à propos des agents qui sont chargés de faire respecter dans les entreprises les règles d'information, de concertation

et de négociation avec les salariés et leurs syndicats, l'absence de tout dialogue, de toute négociation sur les conditions de la fusion est une affligeante caricature.

Déclaration du SNU au CTPM

(Extraits)

Le SNUTEF avait demandé à ce qu'un point spécifique soit inscrit à l'ordre du jour du CTPM. Voici, en substance sa déclaration :

« La version des ministères de cette fusion ne correspond pas du tout à l'attente des agents... »

- La fusion des inspections ne se fait pas à moyens constants. Des postes de l'Agriculture et des Transports (une centaine) ne seront pas transférés...

- Les Ministères adoptent une attitude malthusienne et s'octroient le pouvoir de rayer une section de la carte et de faire répartir ses agents dans la section « travail » existante...

- l'encadrement national de la mise en oeuvre est insuffisant. Multiplier les exceptions, conduit à nier le principe même de la fusion...

- l'enjeu de la formation des agents est sous estimé

- on profite de la fusion, pour « compenser » le manque d'effectivité des tranches à venir du PMDIT...

Pour notre part, et c'est le cas de la majorité des agents, nous avons voulu la fusion des inspections du travail et nous voulons aujourd'hui qu'elle réussisse, c'est-à-dire, qu'elle soit un facteur de progrès pour nos missions, pour leurs bénéficiaires et pour les agents.

Nous avons l'impression qu'il va falloir la défendre contre ceux-là même qui la mettent en oeuvre. C'est un comble ! Eh bien, nous y sommes prêts ! »

Pour nous contacter : SNU-TEF FSU – tél : 01 44 38 35 13 - e-mail : syndicat.snu-tef@snu.travail.gouv.fr

Pour connaître nos positions : voir notre [site internet](http://www.snutefifsu.org), constamment actualisé : www.snutefifsu.org