



Syndicat CGT du Conseil départemental du Gard

333 chemin Mas de Boudan - 30000 Nîmes

Tel : 04 66 76 95 83

Fax : 04 66 76 95 84

Email : cgt@gard.fr

Site : www.cd30.reference-syndicale.fr

Facebook : [cgt cdguard](https://www.facebook.com/cgt.cdguard)

Nîmes le 10 février 2022

COMpte Rendu AudIence 2 fevRIer 2022

Administration : N.Faure (Adjoint DTer), F. Potier (DTer), C. Galle (DGAML), L. Massimo (Dappui), D.Barral (DMR), V. Turreau (DaUT Vauvert), F. Miralles (DSRT), PA Pelligrini (DLOG)

Vice-Président : M DELORD

CGT : D. ROBERT, Y. BERTRAND, D. LORENTE, C. JEANJEAN, JM JAC

En préambule, nous faisons constater la diminution du nombre de rencontres spécifiques régulières, entre l'administration et les organisations syndicales, sur toutes les thématiques que concernent nos métiers par rapport à ce que nous connaissions (bilan VH, bilan astreinte, commission matériel, instance de concertation qui traite la mobilité des agents des routes). Ceci explique pourquoi nous avons pointé les remontées du terrain dans tous les domaines et champs d'interventions.

Nous apprenons que M Delord sera présent uniquement sur les questions budgétaires... Donc nous traitons en priorité ces questions-là !

- **Effectifs :**

Nous constatons fin 2021 un effectif de 281 agents (agents des routes, coordonnateurs de travaux, coordonnateurs de régie), pour 305 effectifs plancher prévus par la Collectivité. Nous vous demandons de mettre en œuvre dans les meilleurs délais les recrutements sur les 24 postes vacants à ce jour. Nous souhaitons que soit associé le Centre de Gestion pour l'ouverture d'un concours, si nécessaire, avec une publicité particulière sur les Territoires où nous rencontrons des difficultés à recruter.

Pour l'administration, en effet nous sommes d'accord sur le nombre de postes statutaires occupés par des agents : 281 sur 299 ! Ce qui représente donc 18 postes vacants. Il y a en plus 4 agents en CDD.

La cible des postes budgétaires (pour rappel : agents des routes, coordonnateurs de travaux et chefs de centre - vocable de poste avant la réorganisation du 1/04/2021-) étant de 305.

⇒ **Surement que l'ouverture d'un recrutement au nombre de 18 postes vacants fait échos à notre question posée (pour avis et vote) au prochain Comité Technique des 10 et 11 février 2022, ainsi que de l'avoir matérialisé ici pour cette audience !**

Concernant les agents positionnés en CDD saisonniers (pour la VH), au nombre de 6 sur le secteur montagne et 1 sur le PER (Pôle Entretien Routier) St André de Valborgne, soi-disant en renfort, ne rentre pas dans le nombre des effectifs. Pour autant, nous leur faisons remarquer que ces agents sont actuellement positionnés sur des postes statutaires. La réponse est simple : c'est l'effectif cible qui le détermine ! Surement que TOUTES les missions (hors VH) ne sont pas un enjeu économique pour ce territoire...

Nous demandons à ce que ces postes soient pérennisés pour le reste de l'année. Apparemment 2 d'entre eux verront leur contrat se prolonger pour motif de remplacement de congé maladie d'agents.

- **Réorganisation :**

- **Suite à la mise en œuvre de la réorganisation au 1^{er} avril où de nouvelles dénominations de postes sont apparus, afin de pallier au manque des missions d'entretiens constaté par certains de ces nouveaux postes, nous vous demandons de mettre en œuvre un recrutement d'1 agent des routes par PER en plus.**

Pour M Potier, l'esprit de la réorganisation est : « mieux encadrer pour mieux produire. » Seulement l'apparition du nouveau vocable concernant le « coordonnateur de régie » (adjoind aux Responsables de PER pour les gros PER) laisse apparaître 50% de tâches d'entretiens et 50% de tâches administratives. Sur le terrain, ce n'est pas partout le cas ! Nous sommes plutôt à du 100% de tâches administratives.

Également pour les Responsables de PER (ancien chef de centre) qui ne sont plus du tout sur les chantiers. Ils ont pris tout ou parti des tâches des anciens RDS en plus des tâches des anciens chefs de centres.

Mais aussi pour les coordonnateurs de travaux qui sur le terrain se traduit par du 80% de tâches d'entretiens et 20% de tâches administratives.

La résultante est qu'il y a un manque à gagner par rapport aux tâches d'entretiens d'où notre point inscrit à l'ordre du jour. Nous verrons comment cela sera calibré lors de l'évaluation de cette réorganisation.

Dans ce point et notamment au travers du calcul du ratio km/agent, il est évoqué que le schéma de mobilité (PVHD inclus) sera présenté fin 2022, début 2023. Nous demandons à y être associé. Réponse favorable de l'administration.

- **Nous demandons l'autorité hiérarchique pour les Coordonnateurs de Régie.**

Les Responsables de PER (fiche de poste ++) ne peuvent plus suivre les chantiers, ne sont plus sur les chantiers (quid de l'entretien annuel obligatoire et sa notation...) ont, pour ceux qui sont positionnés sur un PER où l'effectif est supérieur à 10 agents, un coordonnateur de régie comme soutien. Cette organisation montre ces limites.

La réponse de l'administration est non !

Pour les PER ou il n'y a pas de responsable (seulement un coordonnateur de régie), la volonté de l'administration est de positionner le Chef de Service Territorial (CST) pour palier au Congé Annuel.

- ***Suite à la surcharge de travail, nous demandons de redéfinir les missions de certains Assistants d'Exploitation (AE) ainsi que de revoir à la hausse le nombre attribué pour certains territoires.***

Un bilan va être fait par la direction de manière générale, M Potier nous assure toutefois qu'un poste d'AE sera créer sur le territoire Cévennes Garrigues en plus (comme initialement prévu dans la présentation des organigrammes en CT mais disparu dans les faits sur le terrain...)

Pour l'ensemble de ces postes et selon les territoires, les taches vont être réparties autrement (à l'aide d'un outil informatique).

- **Missions :**

- ***Emploi partiel : volonté des agents de pérenniser cette mission où elle est encore assurée (besoin d'amélioration du matériel utilisés par endroit) + création de nouveaux ateliers dans les UT où cette mission n'est plus réalisée (Achat de matériel adéquate + assurer une formation des agents en interne).***

L'administration nous informe de son souhait d'investir dans d'une bouille autoportée (sur châssis 12T) qui pourrait tourner sur le département pendant 8 mois de l'année.

Ils prennent note de la volonté des agents et souhaitent que cette volonté soit généralisée concernant l'encadrement. Ce qui n'est pas le cas dans toutes les Unités Territoriales (UT).

- ***Clarification de la mission entretien Voies Vertes (moyens humains, matériels, financiers (=> budget entretien ? certaines sont vieillissantes)).***

Pas de clarification à venir, sur certaines voies vertes l'entretien sera fait par SRT Nîmes et St Hippolyte, le patrouillage par les PER...

- ***Lamier : pourquoi n'y a-t-il plus d'activité en régie sur le département ?***

Il va y avoir la mise en place d'une activité lamier sur le SRT St Hippolyte du Fort pour organiser cette mission sur les Cévennes. En ce qui concerne le sud du département, l'administration nous dit ne pas avoir de remontées des UT.

- **Traitement des fissures pour étanchéiser la route : achat du matériel adéquate (qui réalise des pontages) afin d'assurer cette mission en régie spécialisée (nous vous demandons le cout actuel de cette externalisation par an ?)**

Le Directeur Adjoint de l'UT de Vauvert nous donne un exemple de bordereau de prix sur le territoire Costière : 2,8€ HT du mètre linéaire (environ 3€ TTC), le marché est passé pour 15 000€ pour 5 km de voirie.

L'administration nous annonce qu'elle va étudier notre proposition.

- **Clarification sur le patrouillage lors de fermeture administrative : qui sort ?**

Un personnel va être recruté pour remplacer le poste qui va être vacant au Service Exploitation Routière et Usagers (SERU). Il sera en charge du traitement des remontées lié au patrouillage réalisé par les agents.

Pas de réponse concernant notre question !

- **Déchets : souhait de renforcer le partenariat avec le ministère de la justice (TIG) ou de créer une mission permanente. La question de l'externalisation des missions.**

Nous rappelons que la CGT ne porte aucune externalisation des missions. Seulement au travers de cette mission « déchets », nous attirons l'attention de l'administration à prioriser des tâches de réel entretien routier. Simple constat : externalisation des activités comme la Signalisation Horizontale (SH) ou encore le curage qui jusqu'alors étaient assurées en régie. Sans prendre en compte les nombreuses missions qui ont toujours été externalisées et qui pourraient ainsi être assurées par nos services en régie.

L'administration nous confirme vouloir continuer à travailler avec la pénitencière au sujet de l'encadrement des Travaux d'Intérêts Généraux (TIG). Dans le même ordre d'idée, nous demandons de continuer de renforcer les partenariats avec les associations.

Pour les endroits récurrents où il y a toujours des déchets, nous demandons à l'administration de saisir la préfète pour les camions qui ne sont pas bâchés.

Pour l'administration, la question reste ouverte et à ce sujet, nous lui rappelons que si le choix est d'identifier cette mission en « mission permanente », il faudra mettre les moyens humains à la hauteur.

- **Curage : externalisation sur certaines UT ! Tout est lié au personnel ! Diminution des effectifs sur SRT Nîmes, conséquence : externalisation, à quel coût ?**

L'administration nous fait comprendre que les petits marchés sont plus chers que les gros, en l'occurrence, ceci explique pourquoi elle fait le choix de réaliser de gros marchés. Ce qui en résulte un questionnement de leur part sur le fait qu'ils ne sont pas sûrs d'être compétitifs...

- **Matériels :**

- ***Afin de réaliser au mieux nos missions de service public au quotidien, nous vous demandons de répondre aux besoins exprimés (en plus du renouvellement annuel) dans les territoires, chiffrés pour environ 330 000€ :***

- Equiper machine à clouter SRM Vigan + Alès (?)

L'administration ne veut pas prendre la responsabilité de faire travailler des agents sur la monte des pneus. Elle fait le choix d'équiper les camions de deux trains de pneu (classique, clou) qui seront monté sur le PER par un prestataire de service.

- Une mini pelle (avec remorque au bon tonnage) sur UT Alès 45000€

Le DTer nous dit vouloir attendre les remontées du terrain pour observer l'utilisation réelle en heure de ces engins afin de prendre une décision.

- CM sur Alzon 33000€ (*en renouvellement urgent*) + CM sur Sumène 33000€ + CM St André de Valborgne 33000€

Suite à l'inflation, le prix des CM augmente et passe à 45 000€, celui de Sumène va être commandé et pour St André, il sera soumis à la projection de la cible des nouveaux PER CD Sumène va être réformé et un remplacement serai fait par Iveco 4X4 7,5T.

- CA sur Dourbies 185000€ (CD en renouvellement d'un camion)
- CM avec réhausse sur Remoulins 43000€

Pas prévu !

- Nacelle 70000€ + Broyeur 50000 € au SRT Nîmes

Pour la nacelle : on nous informe d'un besoin d'optimisation de celle qui est en pool ! Avant d'acheter une autre. Le broyeur est en acquisition.

- Matériel pour Pontage au SRT Nîmes 20000€

Voir le point « Missions » mais en réflexion...

- FG Signa pour Barjac (35000€)

Barjac FG à 2022 en renouvellement, non en plus !

- En renouvellement bouille gravillonneur ??? (Annoncé en com matériel).

Pas de nouvelle...

Nous leur faisons remarquer que lorsqu'il mette à disposition du matériel comme à la Montagne concernant le CM, qu'il soit à minima avec les dispositifs règlementaires. D'autant plus que c'est une location ! Cela justifie qu'il manque bien du matériel !

- **Marché public :**

- **Réparation du gros matériel : nous vous demandons de réduire l'appel d'offre pour le prochain marché de manière à ce que de plus petites entreprises peuvent y répondre et ainsi favoriser différents lieux (cela éviterait des pertes de temps dans les transferts).**

Le marché en cours « De pietri » est une ineptie !!! Un seul endroit pour tous les véhicules du département (Fourque/Beaucaire), coût énorme pour la collectivité, facturation double, attente interminable des véhicules en réparation et lorsqu'ils reviennent ont d'autres pannes...

Nous leur demandons de « saucissonner » les appels d'offres et de les réaliser localement. L'administration nous informe d'assurer un « sourcing » (sollicitation d'entreprise) en amont.

Pour les collectivités qui n'ont qu'un marché (ex : Mercedes) il y a seulement la Ville d'Aurillac qui répare.

- **Entretien petit matériel : nous demandons qu'il soit ouvert des formations professionnelles en interne ainsi qu'en électricité auto pour les mécaniciens.**
Budget conséquent d'entretien consommable pour les UT. C'est celui qui achète qui répare.

Le Service Garage Départemental sollicite la DTer (maitre d'ouvrage) qui fait le choix de réformer. Le budget attribué est de 10 000 € par UT par an. Le consommable est fourni à la demande.

Remarque CGT : le petit matériel (tronçonneuse, débroussailleuse...) qui est toujours acheter par les UT, réparés par les parcs et reformés unilatéralement même si le budget est minime pour les réparer.

- **VH :**

- **Suppression de circuit VH par endroit, suppressions d'ateliers.**
- **La nouvelle organisation proposée pour la VH 2021-2022 ne satisfait pas. De plus, un vrai fiasco est à noter dans certains territoires depuis le début de la VH, qui montre par ailleurs, les limites de notre champ d'intervention.**
- **Planning VH / catégorie de personnel pour assurer la VH / renfort...**
- **PVHD pas à jour !**

VH : Loupé ! Dans presque toutes les UT !

En se cantonnant à leur seul circuit qui est en parti en dehors de leurs secteurs, les équipes d'astreinte VH non pas pu faire face aux verglas qui s'est développé à l'opposé du lieu de leurs présences (et cela à plusieurs reprises). Il faudrait revenir à l'ancien mode de fonctionnement,

chaque PER s'occupe de son secteur, en astreinte ou en sorties programmées en fonction de la veille météo.

Comme évoqué plus haut, le PVHD sera revu cette année (inclus dans le schéma de mobilité) !!!

- **Astreinte intervention :**

De gros problèmes nous remontent depuis la nouvelle organisation de l'astreinte en territoire :

- ***Interventions à deux,***
- ***Choix de l'intervenant en fonction du lieu de l'intervention ou en fonction des Garanties Minimales***
- ***Perte de pouvoir d'achat,***
- ***Numéro tapis,***
- ***Secteur trop grand,***
- ***Volonté de la hiérarchie a incité à poser une RTT ou une récupération dans la semaine.***

La suppression d'un secteur d'intervention se fait ressentir sur notre temps à intervenir. Pour l'administration, seulement 4 à 5% des routes sont sur 2 secteurs différents par rapport à avant.

Rien ne changera concernant le numéro tapis pour les agents qui sont sur un dispositif d'astreinte à 4.

Concernant les interventions à 2 : elles sont lues de façon plus permissive de la part de la direction...

L'administration nous informe d'une révision de règlement à venir...

Et pour terminer, il a été clairement dit par l'administration, qu'il est normal de jongler avec les garanties minimales sur une équipe d'intervention d'astreinte (essentiellement pour les équipes de 4).

Ce point général sur l'astreinte nous questionne réellement sur la façon de procéder de la part de l'administration et ainsi de l'encadrement de proximité. Par soucis de respect de garanti minimale, qui se traduit par de la présence effective des agents sur les jours de travail, il en ressort concrètement :

- *D'un rallongement des temps d'intervention par les équipes, donc moins de professionnalisme (pourtant mis en avant pour faire accepter cette modification d'organisation de travail),*
- *Exposer les agents à plus de risques routiers pour intervenir sur des lieux plus éloigner,*
- *Un cout en plus pour la collectivité,*
- *Une Orientation des agents afin d'avoir plus de « crédit d'heure » pour assurer les interventions.*

- **Vêtement / EPI :**

- **Guêtre pour le tronçonnage toujours en vigueur ? Ou chaussure de tronçonnage !**
- **Problème de livraison recensé sur Alzon, SRT Alès.**
- **Retour veste coton pour le débroussaillage.**
- **UT Bagnols : pas de chaussure de tronçonnage ni de lunette de soleil (fauchage : lumière rasante)**
- **Tenu du salon en présentiel.**

Un pantalon de tronçonnage est un EPI et n'est pas mutualisable alors que les jambières (surpantalons) peuvent être mutualisés (il fait partie des **équipements mutualisables**).

Les guêtres sont toujours dans le catalogue de commandes.

Le marché en cours vient de débiter et le sera donc pour 3 ans.

Le salon aura lieu la 2^{ème} semaine d'avril.

Concernant les demandes de certains agents pour avoir des EPI (Chaussure de tronçonnage ou lunette de soleil), l'administration nous informe ne pas avoir de remontées et nous évoque qu'il y a vraisemblablement des freins avant d'arriver au SMET...

- **Formations professionnalisantes :**

Suite au CHSCT de novembre 2021, nous demandons la clarification ainsi que la mise en œuvre de ces formations qui concerneraient l'utilisation d'engin suivant : épaveuse, tractopelle, mini-pelle, balai mécanique, emploi partiel, conduite sur routes enneigées.

En ce qui concerne les formations professionnalisantes, Cathy Pollet va essayer de fluidifier tous les opérateurs (DRH, SPQVT...), ils vont toutefois essayer de l'intégrer dans le plan triennal pour la formation qui sera présenté au Comité Technique (CT) des 10 et 11 Février 2022.

Il faut que les agents fassent remonter leur besoin de formation professionnalisante (EP, conduite de tracto, déneigement...) auprès des chefs de services territoriaux !

- **Nouveaux arrivants :**

- **La formation d'accueil ne prépare pas suffisamment aux métiers de la route,**
- **Attente pour délivrer les ACES, habilitations trop longues,**

L'administration nous rappelle qu'il existe un concours Adjoint Technique spécialité Voirie. Seulement, nous savons que ce concours n'est pas directement lié aux métiers des routes.

ACES : réflexion en cours pour rendre disponible le matériel occupé par la formation.

Petite info suite au Comité Technique, l'administration travaille sur la délocalisation des formations pour être au plus près des UT afin d'éviter des délais de routes trop long et sur la location de matériels pour ne pas désorganiser les services.

Également pour les outils de coupe : cette formation sera délocalisée sur différents lieux.

Nous leur demandons de centraliser une réelle réflexion avec les services de la DRH afin de dispenser une véritable formation prise de poste (et dès la prise de poste), afin de préparer ces agents au mieux avant d'intégrer les PER.

- **Dotation nouvel arrivant : pas assez de pantalon, sweet et tee shirt**

Ce changement doit se faire au travers de la modification du règlement en vigueur dans la collectivité.

- **Signalisation :**

- **Flash-back 10 ans en arrière, de mauvaise qualité.**
- **Signa temporaire sur trépied : plus lourd.**
- **Les brides ne sont pas prévues aux marchés.**

L'administration nous informe que nous avons eu affaire à un « filou » !! C'est la règle des marchés publics... Ce prestataire a diminué les prix concernant les panneaux mais n'a pas inclus dans le bordereau les brides. Ce qui lui permet de les vendre à une cinquantaine d'euros l'unité !

- **Questions diverses.**

- ⇒ **Loi 3 DS ou Loi 4D : volonté politique du département du Gard ?
RiR (Réseau d'Intérêt Régional) ?!**

Pour notre département, M Delord nous assure qu'ils veulent que les Routes Nationales (RN) transférable deviennent des Routes Départemental. Il n'y aura pas de récupération des RN par la région.

Dés parution du décret, nous devons donc nous préparer à un nouveau transfert de compétence de l'Etat vers le Département !

- ⇒ **Mobilité exceptionnelle : PER Sumène, Val d'Aigoual, Vigan vont fermer, qu'elle proposition leur sera faite en termes de priorité pour se positionner sur le Service Régie et Travaux (SRT) St Hippolyte du Fort ?**

Mobilité exceptionnelle lors de la fermeture des centres : la question des copains du secteur vallée de l'UT du Vigan qui ne comprennent pas pourquoi ils ne font pas parti de la mobilité exceptionnelle alors que leur centre fermera dans quelques mois a été portée lors de cette audience. L'administration dit que comme dans les autres phases de la restructuration seuls les centres concernés par une fermeture effective rentrent dans le cadre de la mobilité exceptionnelle et que quand les agents du secteur vallée verront leurs centres fermés ils bénéficieront à leur tour du même règlement de mobilité avec la possibilité également de postuler en sureffectif.

La Délégation CGT.