

Le courrier du militant

Fédération
Nationale
Équipement
Environnement

la
cgt

www.equipement.cgt.fr

de l'Équipement et de l'Environnement

N° 1497 >> Décembre 2015

**Plan de relance autoroutier :
Analyse et propositions
de la CGT**



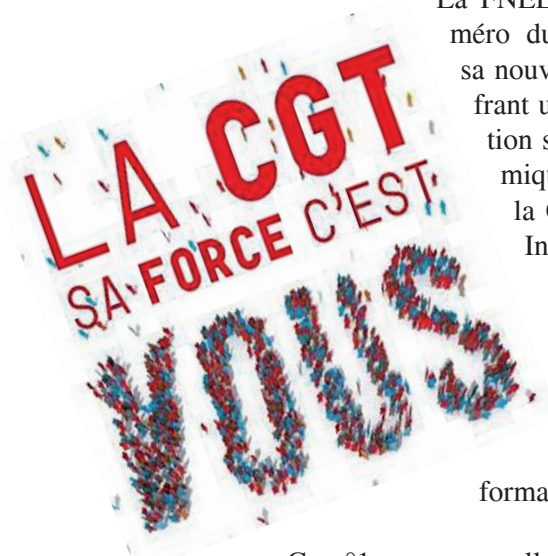
■ COP 21



■ AFB



■ RIFSEEP



La FNEE-CGT, lance avec ce numéro du «Courrier du militant», sa nouvelle formule bi-média, offrant un traitement de l'information s'articulant de façon dynamique et complémentaire entre la Circulaire papier et le site Internet.

Nous avons essayé de répondre au double souci exprimé par les militants : des analyses de fond et la diffusion d'informations au quotidien.

Ce n°1, avec nouvelle maquette, que vous avez entre les mains comporte des dossiers et des articles permettant de développer la réflexion et

l'analyse de l'actualité. Il y aura 4 numéros par an et il sera envoyé à un plus grand nombre de destinataires.

Le site internet de la FNEE-CGT, totalement renforcé, apportera les informations à chaud. Celui-ci est mis à jour régulièrement en fonction de l'actualité. Il est relayé aux militants via un flash info intitulé « nouveauté sur le site fédéral » envoyé par mail.

Un fichier est déjà constitué mais toute inscription est possible auprès de la Fédération : fd.equipement@cgt.fr.

Je vous souhaite bonne lecture !

Nicolas BAILLE,
Secrétaire Général de la FNEE-CGT

SOMMAIRE

2	EDITO
3	ACTU ■ Réforme territoriale
4-9	DOSSIER ■ Le plan de relance autoroutier
10-11	COP 21 ■ Analyse de la CGT
12-13	AFB ■ Analyse de la CGT
14-15	LES SALAIRES ■ Le RIFSEEP



TOUTE NOTRE ACTUALITE
SUR NOTRE SITE INTERNET

www.equipement.cgt.fr

Le courrier du militant
de la Fédération Nationale CGT
de l'Équipement et de l'Environnement

Siège social : 263, rue de Paris
Case 543
93515 MONTREUIL CEDEX

IMPRIMEUR:
RIVET PRESSE EDITION SARL
SIRET: 405 377 979 00019
ADRESSE POSTALE:
BP 15577
24 rue Claude-Henri Gorceix
87022 Limoges Cedex 9

Téléphone : 01.55 82 88 75
Télécopie : 01.55.82.88.70

E-mail : fd.equipement@cgt.fr
Site Internet : www.equipement.cgt.fr

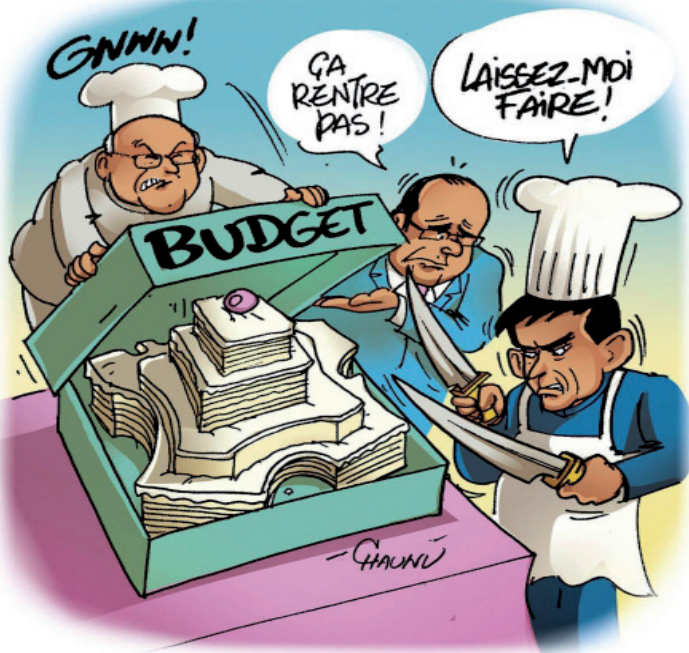
Directeur de publication :
Nicolas BAILLE

CPPAP : 0714 S 06937. ISSN 1277-6459

Réforme territoriale : ces lois qui ne sont pas « NOTRes »

Dans une logique européenne d'adéquation au marché mondialisé, la réforme territoriale voulue par le gouvernement n'est pas une réorganisation de plus. Celle-ci va modifier en profondeur notre modèle social en affaiblissant la démocratie locale et les échelons territoriaux de proximité que sont les communes et les départements, en renforçant le pouvoir des régions, des intercommunalités forcées, en parachevant l'avènement des métropoles.

Conjuguée à d'autres mesures remettant en cause la place de la puissance publique (revue des missions de l'Etat, charte de déconcentration) et à une dérèglementation assumée (simplification administrative, lois Macron), elle jette les bases d'un changement de paradigme sociétal.



Loin de la réponse aux besoins de la population, d'un équilibre territorial et de l'égalité de traitement entre citoyens, le découpage cartographique arbitraire, l'éloignement des lieux de décisions, la montée en puissance des régions et des métropoles vont exacerber la concurrence entre territoires, entre salariés.

Certains assurent qu'il y aura des retombées économiques pour tous ! De qui se moque-t-on ? Avec la baisse des dotations et l'attraction des métropoles les petites communes et les territoires ruraux ne pourront plus faire face.

Quant aux « supers » régions et métropoles elles-mêmes, quel sera leur devenir en concurrence entre elles pour briller sur le plan international ? C'est bien

d'un basculement dont il s'agit : répondre en priorité aux lois du marché par la spécialisation/polarisation des territoires avant de répondre également aux besoins des citoyens.

Cette logique passe en ce moment par la restructuration des services de l'Etat en région accompagnée d'un plan social conduisant à la suppression de postes, de missions. Le tout dans l'opacité, en dehors des personnels et des organisations syndicales.

Combattons cette réforme par la mobilisation et par un travail croisé entre organisations territoriales (UL, UD, CR) et fédérations professionnelles !

PLAN DE RELANCE AU

Les 3/4 du réseau routier autoroutier français privatisé !

S'il ne représente qu'un peu moins de 2 % du linéaire total du réseau routier français, le réseau national supporte 34 % du trafic : 15 % pour le réseau concédé et 19 % pour le réseau géré par l'Etat ;

- 2400 km d'autoroutes non concédées gérées par l'Etat (DIR)
- 9048 km d'autoroutes gérées par les Sociétés Concessionnaires d'Autoroutes (SCA)

Le secteur autoroutier concédé représente donc les 3/4 du réseau autoroutier, compte 19 sociétés concessionnaires dont 11 sont détenues par 7 concessionnaires dits « historiques » :

- SANEF/SAPN : groupe Albertis (53 % du capital) et la Caisse des dépôts principal associé minoritaire,
- APRR/AREA : groupe Eiffage ;
- ASF/ESCOTA et COFIROUTE : 100% par le groupe Vinci.



Une situation de rente pour les Sociétés Concessionnaires d'Autoroutes

En 2006, le gouvernement Villepin a privatisé les autoroutes pour 14,8 milliards d'€ alors que le réseau était pratiquement abouti et déjà bénéficiaire.

Les SCA ont racheté les concessions à moindre coût, avec un risque faible et se sont bâtis depuis une véritable situation de rente

La FNEE CGT n'a eu de cesse de dénoncer cette privatisation, véritable hold-up pour le service public et le contribuable, notamment lors d'une audition à l'Assemblée nationale le 10 septembre 2014.

Notre analyse a d'ailleurs été confirmée par la Cour des Comptes et la Haute Autorité de la Concurrence qui ont-elles même dénoncé cette situation de rente.

Ces profits ne sont pas réinvestis dans l'entretien du réseau routier national, ou vers d'autres modes de transports moins émetteurs de gaz à effet de serre.

Ils entrent directement dans les poches des actionnaires ce qui en raccourci revient à dire que la gestion d'un bien public contribue à l'enrichissement du secteur privé sans redistribution de la richesse.



TOROUTIER

Entre 2006 et 2014, les SCA ont réalisé une hausse de 26% de leurs chiffres d'affaires, grâce à l'augmentation constante des péages supérieure à l'inflation, En 2013 certaines ont réalisé un taux de profit de l'ordre de 20 à 24% !

Le taux de rendement interne (TRI) sur la totalité de la concession varie de 8 à 10%.

1 point de TRI = 10 milliards €

Ces chiffres sont à comparer à l'inflation actuelle mais aussi avec le taux du livret A qui vient d'être ramené à 0,75%.



Ces profits ne reviennent pas aux salariés puisque 3600 emplois ont été supprimés par les SCA notamment grâce à l'automatisation des péages.

Les profits sont réalisés grâce à des contrats « bétonnés » avec des clauses tarifaires qui se traduisent par une augmentation constante des prix des péages.

Le plan de relance autoroutier (PRA)

Pour répondre à des besoins d'investissement, l'Etat a décidé de mettre en place un plan de relance autoroutier en attribuant aux SCA, sous forme d'adossements aux concessions existantes (c'est-à-dire sans mise en concurrence), la réalisation de travaux complémentaires, qui ne s'imposaient pas contractuellement, sur leurs réseaux.

En contrepartie les SCA bénéficient d'un allongement de la durée de leurs concessions (entre 2 ans et 4 ans et 2 mois) et de la mise en concession de kilomètres supplémentaires appartenant auparavant au réseau routier national non concédé.

Le Gouvernement annonce qu'il veut relancer l'économie en confiant 3,2 milliard d'€ de travaux au secteur privé, sans accroître la dette de l'Etat et en transférant le risque au secteur privé.

L'Etat a donc sélectionné 25 opérations, qu'il considérait comme les plus urgentes et a décidé de les faire effectuer en prenant soin de les répartir équitablement entre les 7 sociétés concessionnaires « historiques ». Les travaux, pour un montant de 3,2 Mrds €, sont programmés pour débuter entre 2015 et 2018 et doivent s'étaler sur près de 11 ans.

La Commission européenne a donné son feu vert en s'appuyant sur une directive européenne qui permet ces adossements à hauteur de 50% du réseau initial.

La PRA a été validé par décrets en avril 2015. Même si les SCA s'engagent à verser une contribution de 1Mds € à l'AFITF (Agence de Financement des Infrastructures de Transport Français) d'ici la fin des concessions. Pour la CGT, ce n'est qu'un marché de dupes qui officialise un système de concessions permanentes avec le refus de retour de la gestion des autoroutes dans le giron de l'État.

Un plan de relance qui ne répond pas aux besoins et aux enjeux

Le PRA ne concerne en fait que des modifications ponctuelles pour répondre à des besoins locaux et non pas un plan concerté pour améliorer la cohérence du réseau routier français.

On ne retrouve pas dans la liste de ces travaux les chantiers désignés comme prioritaires par le SNIT (Schéma National des Infrastructures de Transport) ou le rapport Mobilité 21 qui affichait des perspectives sur 30 ans.

Le PRA est un coup de pouce donné aux SCA (correspondant néanmoins à 40% de leur chiffre d'affaire annuel) par le gouvernement qui met en avant une relance de l'emploi dans un marché du BTP particulièrement sinistré.

Une gabegie financière Un PRA qui ne fait qu'amplifier la situation de rente des SCA

Le PRA ne fera qu'amplifier la rente financière des SCA. Cela revient à faire financer les investissements de l'Etat par des entreprises privées qui ont un coût du capital très important. Il est « gagnant-gagnant pour les SCA mais « perdant – perdant » pour les usagers et salariés.

Par la prolongation de leurs concessions, les SCA vont percevoir environ 9,8 de milliards d'euros de péages entre 2028 et 2035 auxquels s'ajoutent 800 millions d'euros issus de l'incidence fiscale (déduction des dépenses de remboursement des intérêts des emprunts).

Si l'Etat avait financé lui-même les travaux réalisés en empruntant aux conditions actuelles, sa dette serait de 3,8 milliards d'euros aux mêmes échéances, sans incidence fiscale sur les SCA.

On obtient donc un manque à gagner de 6,8 milliards d'euros pour l'Etat au début des années 2030, ce qui correspond à environ 5,3 milliards d'euros en valeur actuelle.

Au lieu des 3,2 milliards d'euros du calendrier prévisionnel ci-dessus, l'Etat aurait pu engager 8,6 milliards d'euros avec un calendrier prévisionnel semblable s'il avait réalisé lui-même les investissements en empruntant sur 30 ans à un taux de 1,45 %.

Une fois de plus, la gestion d'un bien public va contribuer à l'enrichissement d'actionnaires privés sans retour sur investissement dans le domaine public.

Duperie sur l'emploi

Les emplois soit-disant créés par la PRA ne suffiront pas à compenser ceux détruits par la crise orchestrée par le capital, ni ceux disparus dans le secteur public, ni les 3600 emplois de péagistes supprimés directement par ces SCA depuis la privatisation.

Les grands groupes qui détiennent les SCA et leurs filiales du BTP poursuivent les suppressions d'emplois alors qu'elles bénéficient du CICE (Crédit Impôt Compétitivité Emploi),

Cherchez l'erreur !



Pour la CGT, renationaliser les sociétés concessionnaires d'autoroute est une évidence économique.

Une proposition de loi pour la renationalisation des autoroutes a été déposée par le groupe CRC au Sénat. Une 1ère commission parlementaire avait préconisé la résiliation et le rachat tel que le prévoit l'article 38 des contrats des concessions. Devant les alarmes et la pression médiatique, le Gouvernement s'est senti dans l'obligation de mettre en place une 2ème commission composée de députés et de sénateurs, mais qui s'est avérée un leurre. Le Président de cette commission s'est d'ailleurs retiré pour dénoncer ce simulacre. Le Gouvernement a tranché : aucun rachat et encore moins de nationalisation, il ne fallait pas remettre en cause les concessions actuelles au motif de ne pas alourdir la dette.

Encore une fois le Gouvernement s'est mis à genoux devant les grands groupes du BTP préférant privilégier les entreprises du CAC 40 plutôt que l'intérêt de la Nation.

Un mémoire de fin d'étude d'un stagiaire de l'Ecole Nationale des Ponts et Chaussées réalisé au sein de la FNEE - CGT porte sur l'analyse économique et financière des SCA. La CGT retient des préconisations et propositions de solutions alternatives à la dilapidation de l'argent public :

« Une nationalisation des SCA n'impliquerait pas de modifications du contrat de concession mais simplement une prise de contrôle par l'Etat des sociétés. Il faudrait déboursier entre 26 et 36 milliards d'euros selon qu'il s'agit d'une nationalisation complète des 7 SCA ou seulement la moitié pour en prendre le contrôle avec 51 % des parts.

Dès la première année, la société ainsi constituée dégagerait un bénéfice de 350 millions d'euros, bénéfice qui irait croissant au fil des années pour atteindre 1 milliard en 2028. A partir de 2029, l'emprunt étant remboursé, l'Etat disposerait de l'intégralité des cash flows* (plus de 5 Mrds€ annuels de trésorerie). Ces bénéfices pourraient permettre de baisser ou au moins de geler les péages pendant plusieurs années ou être réinvestis dans d'autres domaines (amélioration du réseau non-concédé, développement des transports en commun...).

*cash flows : flux de trésorerie

**La route est un bien public
qui ne doit pas engendrer des profits pour le secteur privé.**

La seule solution passe par la résiliation des concessions, par la reprise en main directe de la gestion des autoroutes par l'État, par la renationalisation de sociétés privées, pour faire en sorte que l'argent des péages contribue au financement de l'entretien routier et au développement d'autres modes de transports alternatifs à la route répondant aux enjeux de transition énergétique et écologique.

Le plan de relance met en danger les DIR et la conception du service public

Depuis leur mise en place en 2006 suite aux transferts de 18 000 kms de routes vers les départements en application de la loi de décentralisation (LRL) du 13 août 2004, les DIR reposent sur une organisation par défaut et sans véritable cadrage national.

Dès 2006, l'administration estimait qu'il manquait environ 1 000 emplois pour assurer le fonctionnement des 11 DIR. De plus, les DIR font face à des réseaux fragmentés, pas très cohérents et qui ne reposent pas toujours sur une logique de gestion par itinéraires. Elles font actuellement face à un manque de moyens financiers et humains qui se traduit par une impossibilité de mener à bien la totalité des tâches d'entretien nécessaires.



Il faudrait aujourd'hui rajouter 30 M€ annuels (au total 80 M€, soit + 40 % par rapport au budget actuel d'entretien des chaussées) pour assurer l'entretien courant du réseau afin de le maintenir à son niveau et qu'il ne subisse pas le même sort que le réseau ferroviaire qui, faute d'un entretien suffisant dans les années 1990, s'est retrouvé dans un état déplorable au milieu des années 2000.

Le PRA, en impactant une partie des réseaux des DIR, va finir de les fragiliser. Pour l'instant, le linéaire n'est certes pas important. Mais ce plan de relance va aboutir de fait à remettre aux SCA de nouvelles portions

de routes nationales privatisées. On va transformer des RN gratuites en autoroutes payantes ! L'utilisateur n'aura plus d'alternative à la route payante...

L'impact sur les agents des DIR : Exigeons un cadrage national !

Socialement, ce PRA implique le redéploiement des agents dans les services de l'Etat ou le transfert vers les SCA en postes sur ces réseaux. Par ailleurs, il faut s'attendre à de nouvelles réorganisations des DIR suite à la réforme territoriale et au PLF 2016 (-671 emplois au MEDDE).

42 postes sont ouverts dans les SCA : 6 à la DIRCE, 6 à la DIRMIC et 30 à la DIR Med (dont 7 OPA).

3 options pour les agents des DIR: intégration dans la SCA en mise à disposition ou détachement sous forme de contrat de 3 ou 5 ans (en sachant que le détachement n'est pas prévu par les règles statutaires des OPA) ou affectation dans un autre poste au sein de la DIR ou dans des services de la fonction publique (sur la base des postes déclarés vacants par les autres administrations et non pourvus).

La CGT a fait valoir les exigences d'un cadrage national auprès du cabinet du ministre, pour ne pas laisser la DGITM renvoyer le dossier au niveau de négociation locales entre les DIR et les SCA sur la base d'une annexe sociale qui n'a pas fait l'objet de la moindre concertation avec les syndicats.

Une réunion s'est tenue le 29 septembre 2015 au cabinet des transports. Le document de cadrage présenté n'apporte que des garanties de droit commun, rien de spécifique tenant compte des particularités géographiques, statutaires et salariales, et en aucun cas de possibilité de retour ni d'emploi en surreffectifs au sein de la DIR.

Il s'agit d'un marché de dupes où l'agent est pris en otage !

La CGT n'acceptera pas des propositions au rabais qui ne garantiront pas des droits aux agents concernés : l'emploi et conditions de travail, statutaires, rémunération, protection sociale et retraite, sociales et mobilité.



Les revendications de la CGT :

Redonner une cohérence en réunifiant le réseau routier national, routier et autoroutier sous maîtrise et gestion publique, avec des agents publics.

- ↳ **Arrêter le processus de privatisation de nouvelles routes nationales**
- ↳ **Renationaliser les sociétés concessionnaires : seule solution pour reconquérir la maîtrise et le contrôle public de ce bien public**
- ↳ **Réunifier le réseau routier national non-concédé et du réseau concédé afin de permettre la création d'un réseau national structurant, cohérent et placé sous le contrôle de l'Etat.**
- ↳ **Se doter de moyens budgétaires pour l'entretien et l'exploitation des routes**
- ↳ **Arrêter les externalisations de missions et la sous-traitance des services opérationnels**
- ↳ **Se doter d'une organisation identique sur l'ensemble du réseau**
- ↳ **Créer des Parcs : condition pour assurer efficacement les missions d'exploitation et d'entretien à travers un outil mutualisé**
- ↳ **Recruter les effectifs nécessaires pour garantir un bon niveau de service aux usagers et de bonnes conditions de travail et de sécurité aux agents d'exploitation.**



planète humanité

Du 30 novembre au 11 décembre, le gouvernement français organisera à Paris-Le Bourget la 21^{ème} Conférence des parties (COP) de la Convention-cadre des Nations unies sur les changements climatiques (CCNUCC).

L'objectif affiché est « d'aboutir à un accord universel et contraignant permettant de lutter efficacement contre le dérèglement climatique et permettant de contenir le réchauffement global à 2°C ».



Les expressions utilisées ne sont qu'un habillage de communication masquant l'absence de volonté d'aboutir des dirigeants politiques; Car au-delà des déclarations, les Etats perdent un temps précieux en repoussant au maximum les restructurations de nos économies, restructurations pourtant indispensables.

Les mesures à prendre sont pourtant connues. Citons entre autres : la limitation des extractions d'hydrocarbures conventionnels et non conventionnels, des investissements publics massifs dans la sobriété énergétique et les énergies renouvelables, un programme

de réindustrialisation créateur d'emploi, favorisant les circuits courts et limitant ainsi les émissions de GES (gaz à effet de serre). Il est donc impératif de repenser nos modes de production et de consommation.



Maintenir la hausse des températures sous la barre des 2°C est un enjeu crucial. Il est admis que pour y parvenir, nous devons laisser dans les sols 80% des ressources fossiles connues, mais le processus de la COP se heurte au poids des lobbies et à la logique productiviste libérale. Le principe de décarbonisation de l'économie à l'horizon 2050 ouvre grand la porte à la production d'énergie fossile à condition de « capturer » les émissions de gaz à effet de serre.

Les entreprises multinationales du secteur promeuvent le « charbon propre », évitant ainsi la remise en cause de leurs sources de profit ou en en créant de nouvelles.

Outre l'incertitude liée à leur efficacité, ces technologies supposent des investissements énormes qui viennent en concurrence des énergies renouvelables. De plus, le cadre même des négociations pose problème. On ne parle plus d'engagements des Etats à la réduction des émissions de gaz à effet de serre, mais de contribution à cette réduction. C'est-à-dire que c'est la somme des contributions affichées par les Etats qui servira de base à la négociation. En fait, les contributions annoncées et rendues publiques début octobre nous situent sur une trajectoire de hausse des températures d'environ 4°C. Très loin des 2°C de réchauffement qui permettraient de limiter l'ampleur des conséquences sociales et environnementales attendues du réchauffement climatique.

Le principe de responsabilité commune différenciée: ce principe pose en premier lieu la responsabilité historique des pays riches dans les émissions de GES et donc du dérèglement climatique et impose à ces pays d'assumer un effort plus important en terme de réduction des émissions mais aussi le financement de l'adaptation des pays les plus pauvres (pays qui sont aussi les plus exposés à ces effets). La constitution d'un fonds vert en faveur de ces pays décidée à Copenhague en 2009 devait permettre d'une part de soutenir ces pays qui déjà doivent faire face aux dérèglements climatiques et d'autre part de « sauter l'étape carbone » en passant directement aux énergies renouvelables.

Ce fonds doit être financé par les pays riches à hauteur de 100 milliards par an (à l'horizon 2020). En 2015, on est bien loin de l'objectif affiché !

Autre volet de la négociation : l'effectivité, la transparence et la comparabilité des progrès accomplis par l'ensemble des pays. Il s'agit de trouver un mécanisme de suivi des engagements (date de départ, unité de mesure, rythme de suivi des engagements...). Les organisations de la société civile souhaiteraient que figure dans le texte le principe de « cycles d'engagement » de quatre ou cinq ans où les Etats se retrouveraient pour négocier de nouveaux objectifs avec un effet cliquet empêchant toute révision à la baisse des engagements précédents.

Cette mesure se heurtera vraisemblablement au refus d'un certain

nombre d'Etats comme les Etats-Unis ou la Chine entre autres, qui rejettent toute notion de contrainte dans l'accord.

Finalement, cette vingt-et-unième conférence des parties risque fort d'accoucher d'une souris alors que l'urgence impose un accord multilatéral ambitieux et solidaire.

Quelle position de la France ?

Au-delà des effets d'annonce, de la couleur du tapis, de toutes les belles expositions et des déclarations d'intention, quels signaux donne notre pays et notre ministère de l'écologie ?

Le 21 septembre dernier, Ségolène Royal, Ministre de l'écologie et Emmanuel Macron, Ministre de l'économie, ont accordé trois nouveaux permis de recherche d'hydrocarbures liquides ou gazeux et en ont prolongé deux autres. Notons qu'un de ces permis concerne la recherche de pétrole de gaz non conventionnels en complète contradiction avec la loi d'interdiction de la fracture hydraulique. C'est une décision en complète contradiction avec les recommandations des scientifiques et du plus mauvais effet à la veille de la conférence sur le climat.

Que dire de la loi pour la croissance et l'activité portée par le Ministre de l'économie Emmanuel Macron et son volet de libéralisation du transport par autocar? Une étude récente a déterminé avec précision le bilan énergétique et éco-

logique du transfert modal du rail vers la route. D'une part, en cas de transfert du rail vers la route, il est reconnu que plus de 30% des usagers passent du train à l'automobile et non à l'autocar. D'autre part, le transfert sur route n'est jamais source d'économie d'énergie, ni de diminution des rejets de CO2 (21g de CO2 par KM pour le rail contre 75g de CO2 par km pour la route).

Heureusement, nous avons la grande loi pour la transition énergétique et la croissance verte (TECV) adoptée au mois d'août 2015 après presque un an de débats au Parlement. Loi qui présente des aspects intéressants mais qui reste très largement sous-financée. Que représentent les 10 milliards d'euros annoncés au regard des 30 milliards d'euros par an pendant dix ans pour la France et des 3 000 milliards pour l'Union Européenne nécessaires pour un programme de réduction de 80% des GES ? A titre de comparaison, le sauvetage des banques a été financé par les Etats à hauteur de 4000 milliards d'euros depuis 2008.

Et si l'on veut vraiment se convaincre des objectifs réels de la COP, il suffit de regarder la liste des cofinanceurs de l'événement : compagnies françaises ou multinationales peu compatibles avec le climat, énergéticiens fossiles et fissiles, compagnie aérienne, constructeurs automobiles, à la recherche de toujours plus de profit et de croissance, quelle que soit la couleur de celle-ci.

«AFB, l'impossible agence, cache misère ou poudre aux yeux»

Au 1er janvier 2017 devrait voir le jour l'AFB, Agence française pour la biodiversité. Cette agence figure dans le projet de loi «Biodiversité», passé une fois à l'Assemblée (mars 2015) et inscrit au Sénat en janvier 2016. L'AFB est d'abord une suppression de l'Onema (Office national de l'eau et des milieux aquatiques), appelé à s'y fondre. L'Onema, créé en 2007 à partir du Conseil supérieur de la pêche par la loi sur l'eau de 2006, employait à l'époque plus de 900 agents, contre 860 aujourd'hui, RGPP et MAP obligent. Ces dernières étant basées sur le dogme (n°1) du «vous en aurez autant (ou plus) pour moins cher». On ne peut plus libéral et contradictoire avec la thermodynamique, mais seules comptent les apparences et le conformisme, celui de la compression des dépenses publiques dictée par la Troïka.

L'Onema n'est pas le seul établissement voué à disparaître dans l'AFB : il y a aussi l'Agence des aires marines protégées (AAMP), l'Atelier des espaces naturels (ATEN), spécialisé en formation à l'environnement, et Parcs nationaux de France (PNF), organisme logistique des parcs nationaux. Le tout totalisera 1200 agents et 220 millions d'euros de budget, dont les trois quarts issus de l'Onema.

L'AFB est supposée s'occuper de toute la biodiversité de métropole, d'outre-mer, sauvage ou domestique, mais il lui manquera pourtant des établissements essentiels dans ce domaine, comme l'Office national de la chasse et de la faune sauvage (ONCFS), qu'un lobbying efficace des chasseurs a permis de tenir à distance, et l'Office national des Forêts (ONF).

Parade officielle ? Les associer, ainsi que le centre d'études et d'expertises sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (CEREMA) par le biais de «mutualisations» et de conventions dont la teneur reste à préciser... Ainsi la ministre a lancé la « fusion par le bas » entre services départementaux de l'ONEMA et de l'ONCFS.

Remplacer 4 Etablissements Publics (EP) par un seul? On pourrait croire à une meilleure coordination et à des «économies d'échelle» (dogme n°2). Eh bien tout juste, car dans cet exercice, ce sont bien les économies qui sont recherchées.



La liste des missions de l'AFB montre qu'elle est «pensée» comme un chef d'orchestre devant financer des tiers et très peu comme un office à capacité technique, ce que sont encore l'Onema et l'AAMP, malgré leurs faiblesses. On ne trouve aucune «ambition» supplémentaire par rapport à la somme des 4 EP devant s'y fondre, mais une montée en généralité et une perte de substance, dans le droit fil de la suppression par l'Etat de sa propre ingénierie, depuis 10 ans. Suppression qui conduit tant de collectivités à se lamenter de passer de coûteux marchés où auparavant elle s'appuyaient sur les ingénieurs des ex DDE et DDAF fusionnées en DDT(M).

Le budget se limiterait à la somme de ceux des 4 EP fusionnés (220 millions d'euros), avec quelques velléités vite étouffées de créer des ressources financières supplémentaires. Mais, 3ème dogme, «tout impôt supplémentaire est insupportable». Il faudrait pourtant savoir si la biodiversité est oui ou non un problème de fond ? Eh bien non, malgré la com et des discours alarmistes de façade. Les choix budgétaires traduisent les véritables priorités : elles sont ailleurs.

D'autre part, la diversité des missions couvrant la biodiversité terrestre, marine et des eaux douces, va conduire à une réorientation à terme (3-5 ans) des emplois actuels de l'Onema vers ces deux premiers champs, évidemment dignes d'intérêt et sous dotés. Mais on ne fait pas deux riches avec un pauvre, car déjà les équipes de terrain de l'Onema et de l'AAMP ne suffisent pas à la tâche qui leur revient. C'est dire que le premier «contrat d'objectif» entre l'AFB et l'Etat sera décisif. Le plus fort est que l'Onema est 100% financé par les redevances des agences de l'eau (145 millions d'euros/an), qui devraient retourner vers l'eau, selon le principe «l'eau paie l'eau» et sont payées à 80 % par les ménages. Conclusion : cet argent de l'eau, proie facile d'un gouvernement qui se refuse à dégager les moyens supplémentaires revendiqués en effectifs (de 1200 à 2000) et budget (+ 200 M€), est destiné à être redirigé vers le terrestre. A cet effet, un amendement au projet de loi «Biodiversité» confie la biodiversité terrestre aux financements des agences de l'eau...Et le tour est joué.

Quelle est alors l'équation de cette impossible agence ? Via le pari que chaque région fabriquera son «agence régionale de la biodiversité» (ARB), supposée travailler avec la DR homologue de l'AFB.

Aux ARB, les missions «partenariales» de sensibilisation, remontée de données issues des bénévoles et associations, de montage et financement de projets. Aux DR de l'AFB la poursuite des missions régaliennes de conseil technique, de collecte de données et de police des milieux, mais avec quels moyens ?

Cette agence subira, comme jusqu'ici les 4 EP actuels, les réductions que lui impose le ministère des finances (-10% de 2013 à 2017)

Et à l'AFB nationale, le rapportage à la commission européenne de l'application des directives, la «stratégie», le financement de recherches, et les financements incitatifs arrosant large, y compris l'imposture de la «croissance verte».

En un mot, un principe d'externalisation croissante vers les régions, certaines entreprises et associations naturalistes, qui tient à la fois du dogme (n°4) de réduction de la surface de l'Etat et de la méthode Coué : «faites ce que je ne fais plus et que je n'ai jamais bien fait». Avec les slogans : mutualisation (= économies), partenariat (= payer d'autres pour faire à votre place), cohérence des politiques publiques (factice), recentrage sur le «cœur de métier» (= amaigrissement). Le tout sur demande de certaines associations, en quête de reconnaissance et de financements supplémentaires, faute de voir ce que la nature comme patrimoine commun perdra dans ce repli de la puissance publique.

Comment dans ces conditions entraîner l'adhésion des personnels et des vrais défenseurs de la nature ?



RIFSEEP : une prime pire que la PFR car sa revalorisation n'est pas financée

La PFR s'appliquait aux catégories A et B administratives (aux MEDDE/MLETR, car dans la plupart des autres ministères, les B n'y sont jamais passés).

Ses effets :

- ▶ blocage des mobilités,
- ▶ accentuation des inégalités entre agents d'un même corps,
- ▶ accentuation des inégalités entre les corps administratifs et les corps techniques, qui sont restés beaucoup plus regroupés autour de la moyenne.

Le RIFSEEP aggrave la situation.

Comment ?

- ▶ il va s'appliquer aussi à la catégorie C et introduire une division des agents liée à une répartition des fonctions artificielle,
- ▶ le décret prévoit explicitement que les revalorisations seront rares : en cas de changement de fonctions (encore faut-il trouver un poste), de promotion (qui sont elles-mêmes de plus en plus rares) ou réexamen au mieux tous les 4 ans,
- ▶ la baisse drastique des mesures catégorielles va de facto geler dès 2015 les primes de tous les agents.



Comment l'administration s'en débrouille ?

- ▶ elle demande une dérogation pour les corps techniques qui touchent les ISS avec une année de décalage et les corps d'exploitation dont les indemnités sont complexes,
- ▶ elle refuse de demander une dérogation pour les autres corps, malgré le contexte particulier de nos ministères où les corps administratifs sont déjà très pénalisés dans leur déroulement de carrière et où la réforme territoriale va diminuer le nombre de postes à cotation élevée,
- ▶ elle refuse de demander une dérogation pour la catégorie C comme l'a fait le ministère de l'agriculture,
- ▶ elle en rajoute dans le pire en prévoyant le réexamen de la cotation en cas de changement de groupes de fonctions (et non pas simplement de fonctions comme prévu dans le décret),
- ▶ elle souhaite mettre en place le complément indemnitaire annuel – qui est modulable et facultatif – mais n'a pas les moyens de le financer.

Au moins la CGT a-t-elle obtenu la consultation des organisations syndicales sur la rédaction de la note de gestion et la possibilité de recours en CAP.

Notes techniques sur le RIFSEEP

- **décret n°2014-513 du 20 mai 2014** portant création d'un régime indemnitaire tenant compte des fonctions, des sujétions, de l'expertise et de l'engagement professionnel dans la fonction publique de l'État,
- **circulaire du 5 décembre 2014** relative à la mise en œuvre du régime indemnitaire tenant compte des fonctions, des sujétions, de l'expertise et de l'engagement professionnel dans la fonction publique de l'État,
- **une indemnité de fonctions, de sujétions et d'expertise (IFSE)** fondée sur la nature des fonctions : chaque corps est divisé en groupes de fonctions (2 maximum en C, 3 maximum en B, 4 maximum en A),
- **un barème fixé par arrêté indiquant par corps** (indépendamment du grade) le plafond annuel de l'IFSE par groupe de fonctions,
- **une cotation établie par l'administration** à partir d'un taux de base et de coefficients qui évoluent selon le groupe de fonctions, d'une part, et à l'intérieur du groupe (en cas de promotion de grade, par exemple),
- **un complément indemnitaire annuel** lié à l'engagement professionnel et à la manière de servir (facultatif, plafonné à 10% en C, 12% en B, 15% en A), sans reconduction automatique d'une année sur l'autre,
- **une bascule de l'ancien au nouveau régime indemnitaire** sans perte de montant (sauf l'indemnité différentielle temporaire versée en DDI afin d'harmoniser les différences entre ministères !).



Tous les syndicats ont voté contre aux Comités Techniques Ministériels des 3 et 17 septembre 2015.

“ Le RIFSEEP, une GROSSE usine à gaz qui prévoit de fonctionner à l'économie avec un réexamen des montants «au moins tous les 4 ans» en l'absence de promotion ou de changement de fonctions (c'est à dire dans la majorité des cas). ”

*Se déplacer pour chercher du travail
quand on est au chômage, c'est capital.
A la Macif, quand un sociétaire est au chômage, son
assurance auto ne lui coûte que 1% du prix pendant un an.*



**LA SOLIDARITÉ
EST UNE FORCE**

