



La Confédération Générale du Travail

« Pour un service public de l'Équipement et de l'Environnement au service du public »

Le Courrier

du Militant de l'Équipement et de l'Environnement

Site fédéral : www.equipement.cgt.fr

N° 1465 du 16 septembre 2014

Sommaire

| | <u>Pages</u> |
|---|--------------|
| 1. Journée d'actions du 30 septembre 2014 : Tract et appel | 3-4 |
| 2. Journée d'actions du 16 octobre 2014 : Tract et appel | 5-9 |
| 3. CE Fédéral du 11 septembre 2014 : Appel à l'adresse des syndiqués | 10-11 |
| 4. Congés bonifiés : Communiqué et Pétition CGT | 12--15 |
| 5. Discrimination syndicale au CG 62 : Appel au soutien financier | 16 |
| 6. CTM du 8 septembre 2014 : Compte rendu et déclaration CGT-FSU | 17--27 |
| 7. Audition « Mission parlementaire sur la place des routes dans les infrastructures » : | |
| • Déclaration CGT | 28-32 |
| • Analyse CGT | 33-44 |
| • compte rendu CGT | 45-46 |
| • Pétition national CGT contre la privatisation des routes | 47-49 |
| 8. Appel pour des assises de défense, de développement et de démocratisation des services publics | 50-53 |
| 9. Aviation Civile : 8 Pages « restitution du colloque du 3 juin 2014 » de l'USAC CGT | 54-61 |
| 10. La recherche, enjeu énergétique pour la transition écologique : invitation de l'UGICT CGT | 62-63 |



AGENDA

Mardi 16 septembre 2014
Collectif CGT sur les DOM

Mardi 16 septembre 2014
Comité suivi CHSCTM

Mardi 16 septembre 2014
OS/DRH : Elections 2014

Mercredi 17 septembre 2014
UGFF-Elections DDI décembre 2014

Mercredi 17 septembre 2014
Comité de suivi ATESAT/ADS

Jeudi 18 septembre 2014
CE UGFF-CGT

Vendredi 19 septembre 2014
CTC des DDI

Lundi 22 septembre 2014
Bureau UGFF-CGT

Mardi 23 septembre 2014
CCAS

Mercredi 24 septembre 2014
Secrétariat fédéral

Jeudi 25 septembre 2014
CTM

Mardi 30 septembre 2014
Action interpro des retraités

Mardi 30 septembre 2014
OS/DRH : groupe d'échanges



INFOS REVES



Seita (Imperial Tobacco) Les salariés toujours en lutte

En avril dernier, Seita, filiale du groupe Imperial Tobacco a annoncé un plan de sauvegarde de l'Emploi (PSE) portant sur 366 suppressions soit près d'un tiers des effectifs. Avec cela, il prévoit la fermeture de l'usine de Carquefou ainsi que d'autres suppressions de postes dans toute la France. (...)



Assemblée nationale La CGT auditionnée sur le temps de travail

Alors que le Medef ne lâche pas la pression pour que soit remise en question la législation sur le temps de travail hebdomadaire, la CGT était auditionnée, ce jeudi 4 septembre 2014, à l'Assemblée nationale, dans le cadre d'une commission d'enquête sur la réduction du temps de travail. (...)



Discriminations (Alençon) Michèle, syndicaliste, est acquittée !

Le 4 septembre dernier à Alençon, dans l'Orne, 400 personnes de la région Normandie et des départements voisins (Sarthe, Eure-et-Loir) sont venues soutenir la secrétaire générale de l'union locale trainée devant les tribunaux pour fait syndical.

Son crime : avoir lâché un nom d'oiseau et avoir soutenu avec d'autres militants une salariée menacée de licenciement alors que c'est elle qui avait été agressée par la femme du patron. (...)

suite sur : www.cgt.fr



Cette année, les pensions ne seront pas revalorisées. Celles inférieures à 1200€ devaient l'être. Même pas 4 €!!! Et c'est déjà reporté!

Partout dans toute la France, le 30 septembre disons au patronat, au gouvernement:

NON AU BLOCAGE DES PENSIONS DE RETRAITE

RAPPEL DES FAITS

⇒ Le gouvernement, suivant le MEDEF, a décidé de bloquer la revalorisation des pensions de retraite au-delà de 1200 €.

⇒ C'est aussi une hausse de la TVA qui touche les plus défavorisés.

⇒ C'est aussi la fiscalisation de la bonification des pensions des retraités ayant eu trois enfants et plus.

⇒ La perte est le résultat aussi du passage de 10 à 25 ans pour les salariés du privé, l'indexation des pensions sur les prix et non sur l'évolution des salaires moyens, les décotes, l'allongement des durées de cotisation et, depuis le 1er avril 2013, l'instauration d'une taxe de 0,3% pour les retraites imposables (CASA),

La liste serait longue à rappeler tous les mauvais coups contre les retraités.

RETRAITES :

UNE COLERE FORTE

Au début de l'année des milliers de cartes pétitions ont été remises au Président de la République pour lui dire que les retraités ne sont pas des nantis. Et le 3 juin à l'appel de 9 organisations de retraités venants de toute la France, nous avons manifesté notre colère pour nos retraites, la santé, le droit à l'autonomie..

Le gouvernement est injuste pour les salariés, les chômeurs, les retraités mais généreux pour les actionnaires. En France le chômage progresse, la création de richesses est en panne, la demande intérieure est moribonde. Le pouvoir d'achat des salariés, comme des retraités, ne cesse de baisser. Des résultats catastrophiques qui sont le fruit de la politique d'austérité de la baisse des salaires, pensions et des cadeaux accrus au monde de la finance.

DE L'ARGENT POUR LES SALAIRES, NOS PENSIONS : IL Y EN A
220 milliards d'euros d'aides publiques ont été donnés aux entreprises qui ne sont soumises à aucune évaluation alors que tous les observateurs attentifs constatent que cela n'a servi ni à l'investissement, ni l'emploi. De 6,9 milliards d'euros en 1978, ils sont passés, pour les sociétés non financières, à 247,6 milliards en 2008, année du déclenchement de la crise. En trente ans, leur montant a donc été multiplié par 36 quand la masse salariale ne l'était que par 4,5.

POUR LA REVALORISATION DE NOS PENSIONS

Les organisations syndicales, associations qui avaient réussi l'énorme manifestation des retraités le 3 juin, ont décidé de rappeler leur volonté de voir revaloriser l'ensemble des pensions comme cela avait lieu le 1er janvier de chaque année. Et maintenant le gouvernement, le patronat, ont décidé de reporter aux calendes grecques les revalorisations de nos pensions. C'est insupportable.

Le 30 septembre avec les autres organisations exigeons:

⇒ Un rattrapage immédiat de 300 € par mois pour tous les retraités.

⇒ La revalorisation des pensions et des retraites complémentaires au 1er janvier indexées sur les salaires moyens

⇒ Le minimum retraite égale au Smic que la CGT revendique à 1700€ brut pour une carrière complète.

⇒ Le relèvement des pensions de reversion à 75% de la retraite initiale

⇒ Le rétablissement de la 1/2 part pour le calcul de l'impôt sur le revenu.

COMME DANS TOUTE LA FRANCE, A L'APPEL DE LA CGT, FO, SOLIDAIRE, FSU, CGC, UNRPA, LSR, FGR, CFTC :

Rappelons nos revendications

**AU PATRONAT
AU GOUVERNEMENT
MARDI 30 SEPTEMBRE**

Me syndiquer à la CGT, c'est défendre :

- Mon pouvoir d'achat
- Ma retraite
- Ma santé
- Mes besoins quotidiens...

Alors, n'attendez pas



Communiqué commun de la CGT et de l'Union Confédérale des Retraités

Retraités

Toutes les raisons de se mobiliser

La CGT a demandé, hier en Conseil d'administration de la CNAV (Caisse Nationale d'Assurance Vieillesse), quand et de combien seraient revalorisées les « basses pensions ». Rappelons que les retraites sont gelées jusqu'au 1er octobre 2015, mais que celles dont le niveau ne dépassent pas 1200 euros (toutes pensions confondues) bénéficieraient de la revalorisation prévue légalement au 1er octobre 2014.

Dans leurs réponses, la direction de la CNAV et les représentants du gouvernement ont confirmé ce que nous craignons : les obstacles juridiques et techniques ne sont pas levés, il n'y aura pas de revalorisation des petites pensions au 1er octobre prochain. Ni le niveau ni la nouvelle date n'ont pu nous être précisés.

Il s'agissait bien, comme nous l'avions dénoncé, d'un effet d'annonce destiné à faire passer la pilule du gel des retraites. Le gouvernement a fait une promesse démagogique, qui n'était pas réalisable lors de son annonce, et qu'il n'a toujours pas rendue applicable puisque, quelques jours avant sa mise en œuvre, les décrets nécessaires ne sont toujours pas publiés !

Il est par ailleurs incompréhensible que le montant de cette réévaluation, aussi minuscule soit-il, ne soit toujours pas officiellement arrêté alors que les données prévues par le code de la Sécurité sociale (article L 161-23-1) sont connues. Le gouvernement s'apprête-t-il à modifier encore une fois les règles, pour faire encore moins, au motif que l'inflation est décidément plus basse que prévu ? Et cela sur le dos des retraités les plus modestes !

Alors que les « simplifications » et les avantages financiers sont à l'ordre du jour pour les entreprises, la complexification et les restrictions croissent tous les jours un peu plus en matière de Sécurité sociale et notamment de retraite.

Rappelons que la CGT, avec son Union Confédérale des Retraités, demande une revalorisation de toutes les retraites, revalorisation basée sur l'évolution du salaire moyen. Dans l'immédiat, elle appelle, avec neuf autres organisations de retraités, à des rassemblements dans tous les départements le 30 septembre prochain.

Montreuil, le 4 septembre 2014

Ca fait maintenant **quatre ans que le point d'indice est gelé** dans la Fonction publique, les pertes de pouvoir d'achat sont de plus en plus importantes. Elles s'élèvent à 14 % depuis le 1^{er} janvier 2000 et 5 % depuis le 1^{er} juillet 2010, c'est inacceptable ! Ces mesures d'austérité ont un impact désastreux sur la consommation de millions d'agents. Rappelons qu'une hausse de la valeur du point, c'est **une hausse des ressources de la sécurité sociale !** La Fonction publique est une cible de choix pour les tenants du libéralisme qui développent la précarité avec près d'un million d'agents qui sont contractuels !

Le gel du point d'indice n'est pas la seule mesure visant à affaiblir la Fonction publique. **La pénibilité n'est pas ou peu reconnue**, pourtant le travail décalé, isolé, en milieu fermé est, pour certaines professions, inhérent aux missions du service public. Le service actif doit être mieux reconnu et élargi avec la bonification d'un trimestre par an qui prend en compte cette pénibilité. Au contraire, **la politique actuelle tend à remettre en cause le service actif et à ne pas reconnaître la pénibilité.**

Beaucoup d'agents de la Fonction publique travaillent également au contact de **l'amiante, sa détection doit être accentuée, son indemnisation reconnue.** L'ACAATA (l'allocation de cessation anticipée d'activité des travailleurs de l'amiante) doit bénéficier aux agents de la Fonction publique qui doivent être traités au même niveau que les salariés du secteur privé ! Le suivi post-professionnel doit être effectif avec des médecins de prévention en nombre suffisant.

Les CHSCT doivent exister dans tous les établissements comprenant un minimum de cinquante personnes, les périmètres larges comme à l'éducation nationale et dans l'administration pénitentiaire doivent impérativement être restreints. Il est impossible d'exercer correctement son mandat lorsque l'on est sept représentants du personnel dans des CHSCT dont dépendent six mille agents !

Tous ces points concernent les conditions de travail, le traitement des fonctionnaires n'est pas la seule composante de la qualité de vie au travail. **Les agents doivent avoir les moyens d'effectuer correctement leur travail sans que celui-ci porte atteinte à leur santé.**

Actuellement les agents voient leur santé physique, psychique et sociale se dégrader pour une faible rémunération.

NON, LES AGENTS NE SONT PAS DES PRIVILÉGIÉS !

Travailler dans la Fonction publique, c'est servir l'Etat, servir l'intérêt général, être au service de la population. Ce n'est pas risquer sa santé pour un faible salaire !

Les agents ont besoin de reconnaissance et cela passe par une hausse du point d'indice et l'amélioration des conditions de travail !

**CE 16 OCTOBRE DOIT ÊTRE UNE OCCASION
DE L'AFFIRMER HAUT ET FORT !**

16 OCTOBRE

LA SÉCURITÉ SOCIALE

C'EST VITAL !

LA SÉCU, C'EST VOUS !



À L'AUTOMNE, LA LOI DE FINANCEMENT DE LA SÉCURITÉ SOCIALE POUR L'ANNÉE 2015 SERA VOTÉE À L'ASSEMBLÉE NATIONALE. CE DÉBAT VOUS CONCERNE !

Chacun participe au financement de la Sécurité sociale pour permettre à tous d'avoir des droits pour bien vivre, bien se soigner, bien travailler, bien vieillir ! C'est cette solidarité qu'il faut défendre ! C'est ce qui la différencie des assurances privées et donc du chacun pour soi !

C'est aussi, grâce à ses acquis et à des droits garantis que même en pleine crise économique et sociale, elle évite à des milliers de salariés et de familles de plonger dans la misère et la pauvreté !

D'ores et déjà, des plans d'économie de plusieurs milliards d'euros sont annoncés dans la santé, à l'hôpital, pour la politique du médicament, la famille, la retraite, la gestion de la Sécurité sociale. Des milliers d'emplois sont menacés dans ces secteurs professionnels.

La CGT vous appelle à vous mobiliser pour reconquérir une Sécurité sociale de haut niveau répondant aux besoins d'aujourd'hui !

Les valeurs de la Sécurité sociale sont justes : protéger dans la solidarité, partager les richesses produites par le travail pour financer la réponse aux besoins de tous, c'est la solution.

Notre système a participé à la croissance, en maintenant du pouvoir d'achat, au développement de notre système de santé et de retraite, à l'accompagnement des familles. Il a permis l'allongement de la durée de vie...

Mais aujourd'hui, les inégalités progressent, l'accès aux soins devient difficile, voire inaccessible pour certains, les prestations familiales stagnent, l'accompagnement des personnes âgées est peu pris en charge... Le travail dans la santé, le social, la Sécurité sociale se dégrade.

La société change, les besoins sont grandissants. Il faut améliorer et garantir notre système solidaire de Sécurité sociale.

La Sécurité sociale n'est pas malade de trop de dépenses mais d'un manque de recettes !

La bataille idéologique bat son plein !

Le patronat, depuis toujours a agi pour affaiblir les droits et diminuer leur contribution au financement de la Sécurité sociale.

De réforme en réforme, il a obtenu, des exonérations de cotisations sociales (30 milliards d'euros par an) notamment sur les bas salaires, des baisses de cotisations, des aides publiques de l'État (220 milliards d'euros aujourd'hui)... au nom d'un soi-disant « coût du travail » trop élevé qui nuirait à l'emploi.

Le constat est là : les conditions de travail se détériorent, le chômage, la précarité, les bas salaires, les suppressions d'emplois minent le développement et la croissance du pays !

Le patronat veut masquer la part des richesses prélevées sur le travail reversée sous formes de dividendes aux actionnaires, qui continue de progresser et qui échappe à la solidarité nationale. Ces dividendes sont versés au détriment des salaires et de l'emploi, de l'investissement et donc pénalisent notre capacité à financer la Sécurité sociale.

Le pacte de responsabilité, signé entre le président de la République et M. Gattaz du Medef, va amputer la Sécurité sociale de près de 20 milliards d'euros supplémentaires.

Le débat qui va s'ouvrir sur le financement de la Sécurité sociale au Parlement sera l'occasion d'exprimer d'autres solutions plus justes, plus solidaires pour répondre aux besoins.

LA CGT PROPOSE UNE NOUVELLE DYNAMIQUE DE FINANCEMENT

- Valoriser le travail : le transformer et améliorer les conditions de travail à la fois pour la santé des salariés et celle de l'entreprise. Les problèmes de santé liés au mal travail coûtent 80 milliards d'euros par an à notre économie.
- Favoriser l'emploi stable, combattre la précarité et le chômage, augmenter le Smic et les salaires, gagner l'égalité professionnelle entre les femmes et les hommes, supprimer le travail illégal... C'est des recettes en plus pour la sécu.
- Gagner une Sécurité sociale de haut niveau et une Sécurité sociale professionnelle permettant de garantir des droits tout au long du parcours du salarié. La première « Sécurité sociale », c'est d'avoir du travail !
- Reconquérir la démocratie dans la Sécurité sociale et dans le système de santé.
- Garantir et maintenir un financement assis sur le travail par les cotisations sociales.
- Stopper les exonérations de cotisations sociales accordées aux employeurs.
- Soumettre à cotisations sociales les revenus issus de l'intéressement, de la participation et des Plans d'épargne d'entreprise.
- Moduler la cotisation employeur pour favoriser l'emploi et l'investissement.
- Faire contribuer les revenus financiers des entreprises à hauteur des cotisations salariales.

LA SÉCU A BESOIN DE VOUS !

**POUR LA JOURNÉE D'ACTION LE 16 OCTOBRE, PARTOUT
À PARIS ET DANS LES DÉPARTEMENTS
DES INITIATIVES DE MOBILISATIONS S'ORGANISENT DÈS MAINTENANT.
ENSEMBLE POUR LA SANTÉ, LES RETRAITES, LA FAMILLE, LA SANTÉ AU TRAVAIL, L'HÔPITAL.**

LA SÉCURITÉ SOCIALE, C'EST VITAL ! MOBILISONS-NOUS POUR LA FAIRE VIVRE !

**Vous ne voulez pas en rester-là ! Ensemble, dans le syndicat, nous serons plus forts.
Bulletin de contact et de syndicalisation**

NOM : Prénom :

Adresse :

Code postal : Ville :

Téléphone : Courriel :

Âge : Profession :

Entreprise (nom et adresse) :



Bulletin à renvoyer à La CGT, espace Vie syndicale, case 5-1, 263 rue de Paris - 93516 Montreuil Cedex,
téléphone : 01 55 82 81 94, fax : 01 48 51 51 80, courriel : orga@cgt.fr
Vous pouvez aussi adhérer en ligne sur www.cgt.fr

LE MAL-TRAVAIL

COMBIEN ÇA CÔUTE ?

L'AUGMENTATION DES ARRÊTS DU TRAVAIL, DES ACCIDENTS DE TRAVAIL ET MALADIES PROFESSIONNELLES (AT-MP), LA SANTÉ DÉGRADÉE SONT LIÉES AUX PÉNIBILITÉS, À LA PROGRESSION DES INÉGALITÉS SOCIALES ET DE SANTÉ. CETTE SITUATION CONSTITUE UN GÂCHIS HUMAIN ET FINANCIER QUI MINE LA SÉCURITÉ SOCIALE ET PARTICIPE AU DÉCLIN DU PAYS TOUT ENTIER.

IL EST TEMPS DE CHANGER DE LOGIQUE !

À L'ORIGINE

Notre Sécurité sociale était, lors de sa création, orientée vers la prévention.

Exposé des motifs de la loi du 19 décembre 1946 sur la prévention et la réparation des AT-MP :

« Il y a un effort supplémentaire à accomplir. Il importe, en effet, que la législation des accidents du travail et des maladies professionnelles (...) ne soit plus davantage uniquement une législation de réparation. Elle doit tendre d'abord à prévenir l'accident ou la maladie (...) La réparation sous forme d'indemnité ou de rente ne doit être considérée que comme subsidiaire, comme un pis-aller lorsqu'il n'est pas possible de faire mieux. »

AUJOURD'HUI

Depuis 1945, l'ambition de la prévention — au cœur du progrès de mise en Sécurité sociale des travailleurs et de leurs familles — est remise en cause. Avec la généralisation de l'accès aux soins, les politiques de santé n'ont pu s'organiser autour de la démarche de prévention. Les soins bénéficiant de remboursements par les conquêtes sociales, la démarche curative prend le pas sur la démarche préventive. Cruel paradoxe...

Le contrôle par l'État et par le patronat de tous les espaces de débats a rendu plus problématique la mise en œuvre d'une prévention sur les lieux de travail. Ce contrôle s'est déployé pour l'essentiel afin de protéger le patronat du poids financier de la réparation. La sous-déclaration des accidents du travail et la non-reconnaissance des maladies professionnelles ont ainsi permis

au patronat de s'exonérer en partie des dépenses de réparation due aux victimes, en transférant sur l'assurance maladie, et donc sur la collectivité tout entière, les conséquences financières.

ARRÊTEZ LE MASSACRE !

Gâchis humains, économiques et sociaux

La branche accidents du travail-maladies professionnelles (AT-MP) chiffre ces coûts à 12 milliards d'euros !

Cela représente, entre autres :

54 millions de jours d'arrêts de travail par an liés à des maladies professionnelles et/ou des accidents du travail soit 276 000 équivalents temps plein !

Si on considère que les salariés représentent 30 % de la population, c'est comme si 720 000 personnes étaient en permanence « en arrêt », soit l'équivalent des habitants d'une ville comprise entre Lyon et Marseille !

De même, 1 200 000 personnes perçoivent une rente en raison d'une incapacité de travail égale ou supérieure à 10 %, c'est-à-dire une personne sur cinquante !

Cette réalité entraîne aussi des « coûts » sociétaux : toutes ces personnes ont probablement une consommation réduite, font moins de projets, nécessitent des aides sociales complémentaires...

Viennent s'ajouter, depuis quelques années, les risques psychosociaux, dont les dépenses étaient évaluées, en 2009 à 3 milliards d'euros, selon une étude de l'Institut national de recherche et de sécurité (INRS).

UN GOUFFRE POUR LA SÉCU

L'Institut national de veille sanitaire estime entre 11 000 et 23 000 par an le nombre de cancers liés aux expositions professionnelles. Or, seulement 2 000 sont pris en charge en AT-MP. Donc, chaque année, ce sont jusqu'à 21 000 cancers injustement pris en charge par l'assurance maladie. Si on prend en compte les soins directs et les soins de suite, cela « coûte » plusieurs milliards d'euros. On peut faire la même démonstration avec les troubles musculo-squelettiques (TMS), la surdité, les lombalgies...

POUR UN RETOUR À LA PRÉVENTION

Que propose la CGT? Le renversement! Arrêtons de payer le mal-travail ! Pour supprimer tous ces gâchis et faire des économies efficaces, il faut agir sur le travail lui-même, le transformer afin de lancer une dynamique de santé pour toutes et tous.

Ce progrès social passe par :

- l'intervention des travailleurs sur l'organisation du travail ;
- le droit d'expression sur la qualité du travail ;
- le droit de négociation sur la qualité de vie au travail ;
- le besoin d'évolution des CHSCT pour en faire des outils de tous les travailleurs pour comprendre et transformer le travail.

Il est nécessaire de renverser la politique de santé, pour la tourner essentiellement non plus vers la réparation, mais l'engager résolument dans la prévention,

Plusieurs fédérations de la CGT ont lancé l'alerte sur les fumées de bitume, le rabotage des routes infestées d'amiante, les 10% de salariés exposés aux CMR (substances ou préparations cancérogènes, mutagènes ou toxiques pour la reproduction). Les actions menées par les militants du syndicat des douaniers et de la fédération des ports et docks sur les gaz toxiques contenus dans les conteneurs illustrent aussi ce mal-travail.

l'éducation, la promotion du travail et de la santé. Le bien-être, la santé de toutes et tous n'est pas un « coût ». C'est un investissement pour une société meilleure.

Nous n'avons pas besoin d'une réforme qui vise la réduction des remboursements des frais de santé.

Le progrès demandé par la CGT, c'est l'amélioration des conditions de vie et de travail réduisant considérablement les dépenses de santé.

L'ACTION DE LA CGT DES DOUANES ET DES PORTS & DOCKS

Les conteneurs de marchandises qui transitent sur les cargos sont remplis de gaz toxiques.

Cette toxicité vient des modes de fabrication qui utilisent de nombreux produits plus ou moins douteux. En particulier du côté du textile où les substances utilisées altèrent, non seulement, la santé des travailleurs lors de la conception, mais aussi lors du transport.

Ceci sans compter les risques de réactions allergiques pour les consommateurs.

Les études menées ont démontré qu'il fallait attendre 45 min après l'ouverture du conteneur pour que tout l'air vicié et toxique soit évacué. La seule réponse pour ne pas perdre de productivité, c'est le recours à la sous-traitance dans les zones portuaires.

Pourtant, la possibilité d'intervention des salariés, la préservation de leur santé permettraient de remettre en cause les modes de fabrication à l'échelle mondiale. Le gain pour la santé des consommateurs serait indiscutable.

DES EXEMPLES FRAPPANTS CONNUS DE TOUS

Le mal-travail a des conséquences déplorables sur les productions. De nombreux produits sont défectueux, la mauvaise qualité se généralise. General Motors a dû récemment rapatrier 28 millions de véhicules pour malfaçon.

Les scandales de la malbouffe (vache folle, lasagnes Spanghero), ou même celui des prothèses PIP, vont au-delà du gâchis financier puisque la santé des consommateurs est en danger. Les victimes des accidents industriels, comme à l'usine AZF en 2001 ou celles d'accidents de transports tel le déraillement du train à Brétigny-Sur-Orge, ne doivent pas être non plus oubliées.

Les salariés ne veulent pas faire de mauvais produits. Ils ne veulent pas risquer leur vie, leur santé, ni celles des autres au travail. Dans tous les cas la consultation des salariés sur leur lieu de travail, l'écoute de leur professionnalisme, peuvent nous éviter ces incidents, ces drames.

Vous ne voulez pas en rester-là ! Ensemble, dans le syndicat, nous serons plus forts.

Bulletin de contact et de syndicalisation

NOM : Prénom :

Adresse :

Code postal : Ville :

Téléphone : Courriel :

Âge : Profession :

Entreprise (nom et adresse) :



Bulletin à renvoyer à La CGT, espace Vie syndicale, case 5-1, 263 rue de Paris - 93516 Montreuil Cedex,
téléphone : 01 55 82 81 94, fax : 01 48 51 51 80, courriel : orga@cgt.fr

Vous pouvez aussi adhérer en ligne sur www.cgt.fr



FEDERATION NATIONALE DE L'EQUIPEMENT ET DE L'ENVIRONNEMENT

263 rue de Paris – case 543 – 93515 Montreuil Cedex
tél. : 01 55 82 88 75 – Fax : 01 55 82 88 70
E mail : fd.equipement@cgt.fr - Site : www.equipement.cgt.fr

Appel de la Commission exécutive fédérale aux syndiqués

Pour l'emporter sur nos revendications, organisons les mobilisations et gagnons les élections !

La déclaration d'amour de Manuel Valls aux patrons à l'université d'été du MEDEF, la «négligence» de déclaration d'impôts du secrétaire d'Etat au commerce extérieur, la stigmatisation des chômeurs, l'augmentation indécente des dividendes versés aux actionnaires des entreprises françaises (+30,3% - 2ème rang derrière les Etats Unis) sur le dos du CICE et des salariés avec un taux de chômage record à près de 10%. Une fonction publique dans laquelle la perte actualisée du point d'indice s'élève à 14% depuis 2000.

Jusqu'où iront les provocations envers les salariés qui créent les richesses par leur travail et qui ne voient aucun retour sur leurs efforts? N'attendons pas de le savoir. Réagissons !

Le gouvernement Valls II est déterminé à amplifier les cadeaux fiscaux aux entreprises sans contrôle ni contrepartie et à baisser encore les dépenses publiques. Cela se traduit notamment pour nos ministères par une baisse de 400 millions d'euros et une réduction de 834 effectifs. Les réformes de l'Etat et des collectivités territoriales conduisent à la remise en cause des statuts, aux abandons de missions avec répercussions sur les conditions de travail des personnels et sur l'organisation des services, au renforcement des inégalités territoriales et sociales pour les populations.

Mais les résultats des politiques d'austérité prouvent au moins deux choses : leur inefficacité économique et leur nocivité sociale. De plus en plus d'économistes et de personnalités qualifiées se rallient d'ailleurs à cette constatation.

Il faut s'appuyer sur tout ce qui est de nature à donner confiance pour convaincre les salariés, les citoyens que d'autres choix sont possibles.

Quoique propice à des congés bien mérités pour les salariés, la période estivale n'aura pas été synonyme d'attentisme. Les conflits ont été nombreux et souvent durs à la SNCF avec une grève des cheminots de plusieurs semaines, idem à la SNCM et aussi chez les intermittents du spectacle pour ne citer qu'eux.

Dans notre champ des actions ont eu lieu à VNF, dans les phares et balises, au CG 62 en soutien à nos camarades menacés de sanctions. Les inspecteurs et délégués du permis de conduire, après de premières actions fin juin, seront dans la lutte et la grève à partir du 15 septembre.

L'heure n'est donc pas à la résignation mais au rassemblement de toute la CGT pour se déployer sur les lieux de travail, pour aller au contact des salariés et des syndiqués afin de construire les convergences nécessaires au rapport de force et à l'obtention de nos revendications pour :

- **Un service public et une Fonction Publique garants de la satisfaction des besoins de la population avec l'arrêt des privatisations et externalisations,**
- **La fin de l'austérité, des moyens pour les missions de service public, la fin des suppressions d'emplois et des créations de postes selon les besoins,**
- **Un moratoire sur les restructurations de services et les transferts de compétences,**
- **Le dégel immédiat de la valeur du point d'indice, le rattrapage des pertes salariales,**
- **Une véritable politique de santé au travail et d'action sociale,**
- **De meilleurs déroulements de carrière.**

Nous devons persévérer pour favoriser la construction d'actions unitaires sur la base des revendications. En cette période de campagne électorale, il nous faudra néanmoins tenir bon sur nos orientations et dire ce que nous pensons de ce qui est ou n'est pas dans l'intérêt des salariés.

L'élargissement du cadre de mobilisation passera également par l'utilisation à plein de notre organisation confédérée.

Partir du terrain, croiser nos plans de travail avec les organisations professionnelles et territoriales est incontournable pour mener les actions qui seront une partie intégrante de notre campagne pour **les élections générales du 4 décembre**. L'enjeu est élevé pour la représentativité car pour la première fois 5 millions de salariés des fonctions publiques voteront le même jour.

De nombreux points d'appui nous permettront de jalonner notre campagne en mobilisant et en nous déployant :

- **Organisation d'AG sur les lieux de travail**
- **Campagne «pour le droit à la déconnexion» de l'UGICT**
- Préparation active et engagée pour la journée d'action des **retraités du 30 septembre** avec manifestations et rassemblements dans les territoires
- Préparation de la journée d'initiative nationale coordonnée du **16 octobre** à l'occasion du débat parlementaire sur le Projet de Loi de Financement de la **Sécurité Sociale**.
- **Journée d'action UIT** dans les transports début novembre en lien avec la conférence environnementale
- **Initiative Fonction Publique** à la mi-novembre

Les congrès du SNPTRI et du SNOA seront aussi des étapes importantes d'impulsion.

Nous ne devons pas perdre de vue que le dénominateur commun à toutes ces actions demeure notre **campagne coût du capital et répartition des richesses**.

Les matériels sont nombreux pour aller au contact des syndiqués et des personnels.

En cette nouvelle rentrée sociale, tous nos efforts doivent donc être mobilisés pour contribuer à faire échec aux sombres horizons que nous promettent les dirigeants du FMI, les institutions européennes et le gouvernement.

Le 4 décembre, aucune voix CGT ne doit manquer !

Montreuil, le 11 septembre 2014

NON ! LES ACQUIS SOCIAUX DES FONCTIONNAIRES NE SONT PAS DES « PRIVILÈGES » !



Depuis quelques temps, la presse et certains partis politiques véhiculent une désinformation visant à mettre en cause les droits des fonctionnaires dont les congés bonifiés. Non, les acquis sociaux des fonctionnaires ne sont pas des privilèges !

Bien sûr, personne n'a été dupe de l'intention malveillante contenue dans le reportage de l'émission *Capital* que la chaîne M6 a diffusé il y a quelque mois et qui avait pour sujet les 50 milliards d'euros de réduction budgétaire que l'Etat cherche à faire notamment dans les trois versants de la fonction publique. En point de mire, les congés bonifiés qui coûteraient 600 millions d'euros par an, ont été présentés comme un passe-droit totalement injustifié aujourd'hui et réservé à une catégorie de fonctionnaires originaires de l'outremer.

Ce n'est pas la première fois que ce droit, attaché au statut des fonctionnaires, est ainsi mis sur la sellette et que des collègues à qui « on paye deux mois de vacances sous les cocotiers » sont montrés du doigt. Régulièrement attaqué depuis plus de 20 ans par tous les gouvernements, le congé bonifié est aujourd'hui remis en cause dans les trois versants de la fonction publique.

C'est un phénomène qui prend de l'ampleur et les chefs

de services et d'établissements s'autorisent à interpréter la réglementation en la matière pour pallier le sous-effectif permanent dans leurs services. La CGT déplore la rigueur avec laquelle les directions instruisent les demandes de congés bonifiés et les accordent aux agents concernés.

L'obtention du congé bonifié est certes soumise à des critères mais, en dépit de la circulaire Fonction Publique 2129 du 3 janvier 2007 que la CGT a obtenue et qui précise ce que doit être l'application du droit, tout est fait pour refuser les demandes. De nombreux agents victimes de façon récurrente, d'appréciations ou d'interprétations abusives des textes réglementaires ne partent plus chez eux.

LES DROITS SOCIAUX NE SONT PAS UN COÛT, LE CONGÉ BONIFIÉ EST LUI UN INVESTISSEMENT.

Il a été créé au début du XX^e siècle par l'Etat pour ses représentants (Magistrats, Militaires, Hauts Fonctionnaires) qu'il envoyait administrer les colonies en outre-mer. Ces derniers pouvaient ainsi revenir dans l'Hexagone voir leur famille et passer du temps avec elle. Les fonctionnaires originaires de la métropole continuent de bénéficier du congé bonifié avec d'autres droits et avantages liés à leur fonction et leur affectation en outremer.



C'est aussi une histoire de France qui a vu les populations de ces départements subir pendant plus de 20 ans une politique de migration organisée par l'Etat à travers le BUMIDOM, (Bureau de Migration des Départements d'Outre-mer) et l'ANT, (Agence Nationale des Travailleurs). De 1963 à 1981 des milliers de jeunes Antillais, Guyanais et Réunionnais ont été déplacés vers l'Hexagone pour répondre à un besoin spécifique de main d'œuvre notamment dans le secteur public et nationalisé.

Au bout du voyage, pas de billet retour, malgré les promesses, pour celles et ceux qui ont accepté de quitter leur département en laissant derrière eux familles, amis et biens.

Ce n'est donc que justice si, après de hautes luttes avec la CGT, les originaires de l'outre-mer de la fonction publique en poste en France hexagonale ont obtenu dans un premier temps le congé administratif tous les 5 ans puis le congé bonifié en 1978 tous les 3 ans, en vertu de l'égalité de traitement entre fonctionnaires.

Ce n'est pas un cadeau mais un droit acquis dont les fonctionnaires Mahorais bénéficient, puisque Mayotte est devenu le 101^e département français et le 5^e DOM.

C'est aussi un investissement que l'Etat a fait et continue de faire dans les départements d'outremer parce que le congé bonifié contribue à alimenter les économies locales par les dépenses que font les originaires durant leur séjour. Mais c'est avant tout un élément essentiel pour le maintien du lien familial, social et culturel et qui permet un retour aux sources pour celles et ceux qui sont loin de leur pays.

LA RÉSIDENCE HABITUELLE : UNE IMPOSTURE !

Pour la CGT, l'Etat et les employeurs publics doivent faire face à leurs responsabilités en faisant cesser ces remises en cause du droit. La recherche du CIMM (centre des intérêts moraux et matériels) est devenue la porte ouverte à toutes les discriminations de la part de gestionnaires qui font du refus du droit un mode de gestion de la pénurie de personnels.

Comment peut-on, par ces temps si difficiles pour les salariés, être installé à deux endroits distants de milliers de kilomètres, travailler dans l'Hexagone et vivre dans un DOM ? Le CIMM est une hypocrisie, dont les tribunaux administratifs quand ils sont saisis, se servent pour justifier de ne jamais donner raison aux nombreux requérants. Pour la CGT, la référence à la notion de résidence habituelle, doit être abrogé !

LA FRANCE DOIT LE RETOUR AU PAYS AUX ORIGINAIRES DE L'OUTREMER.

Or, que ce soit par la continuité territoriale mal appliquée, la cherté du prix des billets d'avion ou le système de mutations grippé voire même inexistant, les obstacles au retour pour tous les ressortissants des DOM (actifs ou retraités) sont légions.

A la CGT, nous refusons que la recherche d'économies se fasse une fois de plus sur le dos du personnel et de ses acquis sociaux. Les agents originaires de l'outremer qui sont exclus du droit par l'arbitraire des décideurs, doivent retrouver leur droit à congé bonifié sans chantage ni discriminations.

Montreuil le 3 Septembre 2014



COMME L'ENSEMBLE DES ACQUIS SOCIAUX LE DROIT À CONGÉ BONIFIÉ N'EST PAS UN PRIVILÈGE

PÉTITION

Les attaques contre le congé bonifié accordé aux fonctionnaires originaires des départements d'Outre-mer s'amplifient dans toute la fonction publique.

Celles-ci sont de nature diverses : prise en charge des transports, raison de services, lieu de résidence...

La remise en cause des droits des fonctionnaires est la conséquence des politiques de restrictions budgétaires et de suppression d'emplois publics, imposées aux services publics et réaffirmées aujourd'hui par le « pacte de responsabilité » du Premier ministre. Opposant les salariés entre eux, considérant ces acquis sociaux comme des privilèges, le gouvernement s'appuie sur les administrations pour écarter de leurs droits statutaires de très nombreux agents originaires de l'Outre-mer.

- Parce que nous refusons que nos droits soient sacrifiés sur l'autel de l'austérité,
- Parce que ces droits ont été légitimement acquis par la lutte,
- Parce que ces droits doivent être garantis sans aucune discrimination à l'ensemble des agents originaires de l'Outre-mer,

AVEC LA CGT, NOUS EXIGEONS L'APPLICATION DU DROIT À CONGÉ BONIFIÉ PAR :

- ✓ L'harmonisation des DROITS par la rédaction d'un seul texte, non interprétable, commun aux trois versants de la Fonction publique (État, territoriale et hospitalière)
- ✓ L'abrogation de la notion de résidence habituelle
- ✓ L'octroi du congé bonifié à partir de deux critères dans un faisceau d'indices (lieu de résidence et/ou liens familiaux dans le département ultra-marin d'origine)
- ✓ Une augmentation de l'indice médian de prise en charge du conjoint de l'indice 340 à 530

| Nom | Prénom | Grade | Service | Signature |
|-----|--------|-------|---------|-----------|
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |



RETOURNER À :

FÉDÉRATION SANTÉ ACTION SOCIALE >>> Case 538 • 263 rue de Paris • 93 515 Montreuil CEDEX <<< mail : revendic@sante.cgt.fr
FÉDÉRATION DES SERVICES PUBLICS CGT >>> Case 547 • 263 rue de Paris • 93 515 Montreuil CEDEX <<< mail : fdsp@cgt.fr
UGFF CGT >>> case 542 • 263 rue de Paris • 93514 Montreuil CEDEX <<< mail : ugff@cgt.fr



PÉTITION

**COMME L'ENSEMBLE DES ACQUIS SOCIAUX
LE DROIT À CONGÉ BONIFIÉ N'EST PAS UN PRIVILÈGE**

| Nom | Prénom | Grade | Service | Signature |
|------------|---------------|--------------|----------------|------------------|
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |



RETOURNER À :
FÉDÉRATION SANTÉ ACTION SOCIALE >>> Case 538 • 263 rue de Paris • 93 515 Montreuil CEDEX <<< mail : revendic@sante.cgt.fr
FÉDÉRATION DES SERVICES PUBLICS CGT >>> Case 547 • 263 rue de Paris • 93 515 Montreuil CEDEX <<< mail : fdsp@cgt.fr
UGFF CGT >>> case 542 • 263 rue de Paris • 93514 Montreuil CEDEX <<< mail : ugff@cgt.fr



Contre la discrimination syndicale au C.G.62 Appel au soutien financier

Sur des affaires montées de toutes pièces, nos 5 camarades du Pas-de-Calais ont été sévèrement sanctionnés par le Président du Conseil Général après un simulacre de conseil de discipline (de 15 jours à 2 mois de suspension). Mais cela ne suffit pas pour le Conseil Général qui a pris des mesures à leur encontre hors cadre disciplinaire en prononçant des mutations d'office (la mutation d'office ne fait pas partie de l'échelle des sanctions dans la F.P.T.). Il s'agit là d'une sanction déguisée.

La procédure qui a duré plusieurs mois a été entachée de nombreuses irrégularités – mise en congé annuel d'office, puis prolongation de la mise en congé annuel – qui permet de caractériser l'acharnement du Président du Conseil Général de harcèlement et discrimination syndicale.

Les personnels se sont mobilisés avec la CGT par des manifestations mais aussi en signant la pétition (continuons à faire signer). Mais aujourd'hui, nous devons rémunérer l'avocat qui a engagé des procédures auprès des tribunaux, défenseur des droits...pour rétablir nos camarades dans leur droit et sanctionner le Conseil Général.

C'est pourquoi, dans l'esprit et l'engagement qui a caractérisé cette démarche nous faisons appel au soutien financier par une souscription nationale.

Aujourd'hui cela se passe au CG 62, si nous ne réagissons pas demain il y a un risque réel pour que cela se produise ailleurs.

Soutiens à adresser à : Claude LEGRAND – Union locale CGT – 64, rue Victor Hugo 62 800 LIEVIN. Chèque à libeller à l'ordre de « UL CGT Liévin »

Quand on touche à un militant, on touche à toute la CGT.



**Comité technique ministériel (CTM)
du 8 septembre 2014**



Présents :

Elus CGT (titulaires et suppléant) : Charles Breuil, Francis Combrouze, Philippe Garcia, Didier Horeau, Didier Lassauzay

Elus FSU (titulaire et suppléant), Simon Lery, Hervé Vullion

Expert CGT : Gilles Callay

Experts FSU : Daniel Gascard, Jean-Luc Ciulkiewicz

Le CTM comportait 5 points à l'ordre du jour, un point d'information et une question diverse.

Nous avons d'abord fait une déclaration préalable (cf. déclaration jointe), qui portait sur les menaces que faisaient peser sur la fonction publique les récentes déclarations et projets gouvernementaux : déclarations d'amour aux entreprises, remise en cause de l'avancement à l'ancienneté, coupes budgétaires de l'été 2014 et annoncées pour 2015, revue sans tabou des missions de l'Etat, c'est-à-dire y compris dans la perspective de l'abandon, réforme territoriale...

Comme d'autres organisations, nous dénonçons l'attitude de la ministre qui n'a toujours pas souhaité rencontrer les organisations syndicales.

Enfin, nous soulignons, parmi les urgences, notre attente des revalorisations salariales OPA et leur situation dans les DOM, et le traitement encore incomplet des situations des vacataires « nitrates ».

Le secrétaire général reconnaît que la réforme territoriale aura nécessairement des répercussions sur les structures, les DREAL passant nécessairement à 13 ou 14 comme le nombre de régions, mais que cela ne signifiait pas la suppression des implantations territoriales actuelles, pas plus que dans les départements, qui d'une part ne seront pas tous supprimés et d'autre part sont de moins en moins les interlocuteurs privilégiés des DDI.

Pour les OPA, il soutient que l'objectif est que la revalorisation soit effective avant la fin de l'année.

En outre-mer, il reconnaît ne pas encore avoir trouvé la meilleure manière de faire pour éviter le caractère brutal de la récupération des trop-perçus.

Au sujet des vacataires « nitrates », s'il rend hommage au travail des organisations syndicales, et notamment de la représentante CGT en Bretagne, il soutient qu'on ne pouvait aller plus loin.

* *
*

Point n°1 : Approbation des PV des CTM des 05/09/13 et 18/11/13

Les PV sont approuvés à l'unanimité sans observation.

* *
*

Point n°2 : Projet de décret relatif au transfert de l'unité Sèvre et marais de la DDT des Deux-Sèvres chargé de la gestion du domaine public fluvial à l'institution interdépartementale du bassin de la Sèvre Niortaise (IIBSN)

Le dossier du transfert de l'unité Sèvre et marais de la DDT 79 à l'institution interdépartementale du bassin de la Sèvre Niortaise revenait devant le CTM, après les insuffisances unanimement soulignées par les organisations syndicales lors du dernier CTM du 9/07/2014. Nous avons montré les lourdes incertitudes qui pesaient encore, en particulier sur l'avenir de la structure, et empêchaient les agents de pouvoir se positionner sereinement (cf. déclaration sur ce point).

En guise de réponse, l'administration a en fait confirmé les craintes des organisations syndicales : évolution de l'IIBSN (interdépartementale) en syndicat mixte d'intercommunalités qui n'apporte aucune garantie sur la pérennité ni sur les recrutements futurs ; sur le maintien des rémunérations, y compris sur les services faits, l'administration ne peut les garantir en raison des modifications à venir de l'organisation de travail, ce qui rompt l'égalité entre les agents dans l'application des lois de transferts de 2004 et 2009. Les OPA pourront opter pour le statut de la FPT dès 2015, mais n'ont aucune information de la DDT.

Les organisations syndicales votant unanimement contre, le projet devra être réinscrit à l'ordre du jour du CTM sous 30 jours.

* *
*

Point d'information : projet de décret relatif aux instances représentatives de VNF

Bien que soumis pour information, ce point a fait l'objet de discussions. Nous avons souligné notre insatisfaction en particulier sur le projet de comité technique (pas vraiment unique !) et sur le non respect de la proportionnalité des statuts des agents dans la représentation – 2 sièges pour les personnels sous statut privé et 10 pour les agents publics.

Ce texte, ne concernant qu'un seul EPA du MEDDE, n'était pas soumis au vote du CTM.

* *
*

Point n°3 : dispositif d'astreintes aux MEDDE/MLET

Les nouveaux textes – 1 décret et 3 arrêtés – s'inscrivent dans une volonté d'homogénéisation d'un système actuellement organisé par 4 décrets et 5 arrêtés. Le projet de décret tient compte des nouvelles dispositions applicables en DDI (décret du 17/12/2012). Le projet d'arrêté relatif aux compensations horaires des heures supplémentaires améliore les récupérations.

Lors des discussions, nous avons porté la revendication d'un taux unique d'astreinte (cf intervention jointe), la contrainte de rester à disposition de l'employeur étant indépendante de la nature des tâches à effectuer, et de porter le taux à 300 € pour une semaine (le taux est de 250 € à la DGAC). Nous soulignons le fait que la revalorisation, par rapport à 2006, n'était que de 6% quand l'INSEE évalue l'augmentation des prix à 11,6% sur la période.

Avec d'autres organisations syndicales, nous pointons l'impact des diminutions d'effectifs sur le rythme de mise en astreinte, et avons proposé un amendement pour limiter les interventions sur repos programmé aux cas de participation à des cellules de crise. Notre amendement à ce sujet recueille 12 voix favorables des représentants au CTM.

Le secrétaire général convient de l'intérêt d'une meilleure connaissance des pratiques et des vécus et demande au DRH de travailler sur ce sujet, via une enquête auprès des services. L'administration renvoie en outre certaines questions à la note de gestion, en particulier en ce qui concerne la mise en astreinte. Sur la question de la revalorisation, le secrétaire général concède que cela correspond à ce qui peut être fait cette année, et que cela n'est pas fermé pour l'avenir.

Le secrétaire général a accédé en revanche à notre demande de supprimer la référence à certaines filières de TSDD quant au bénéfice de l'astreinte d'exploitation pour ce corps, car le texte proposé excluait de fait tous les techniciens de la filière TG ; les officiers de ports et officiers adjoints ont également été intégrés au bénéfice de cette mesure.

Vote sur le décret : abstention FO, CGT et FSU, CFDT et UNSA votant pour

Vote sur l'arrêté relatif aux conditions de compensation horaire : abstention CGT et FSU, CFDT et UNSA votant pour, FO contre

A noter que les deux arrêtés sur les montants et taux des indemnités n'avaient pas besoin, du point de vue du secrétaire général, d'avis formel du CTM.

* *

*

Point n°4 : Inscription à l'arrêté liste des opérations pouvant ouvrir droit au bénéfice du complément indemnitaire de la fermeture de l'antenne de Grenoble du CPCM de la DREAL Rhône-Alpes

Nous soulignons notre opposition à la fermeture de l'antenne, mais nous abstenons sur le texte, par analogie à notre position sur toutes les opérations ouvrant droit à la prime de restructuration de service, déjà arrivées en grand nombre en CTM, pour ne pas priver des agents du bénéfice de cette mesure.

* *

*

Point n°5 : Création d'une instance de concertation régionale pour nos ministères

Ces instances permettent la discussion des sujets de moyens et d'effectifs par zone de gouvernance, par représentation des personnels des DREAL, DDT(M), DIR et DIRM. Nous avons réaffirmé que nous préférons une élection directe de ces instances. Le texte prévoit une désignation par organisation syndicale selon les voix obtenues aux CT de proximité ou au CTM dans le cas des DDT(M).

Vote sur l'arrêté : CGT et FSU abstention, CFDT, UNSA pour, FO contre

* *
*

Le point divers sur les agences de l'eau, inscrit à notre demande, a été retiré, du fait de l'organisation par la direction de l'eau et de la biodiversité d'une réunion le 11/09/14. Le SG en a toutefois profité pour dire qu'il apporterait une attention plus grande aux établissements publics du secteur eau et biodiversité, et a demandé au DRH de tenir des réunions plus régulières avec la DEB. Il indique travailler activement à trouver la bonne manière de faire évoluer le système de prévoyance des agences de l'eau, et qu'il « ne lâche pas » le dossier.

Comité Technique Ministériel du 8 septembre 2014
Point n°2

Intervention de Charles Breuil (CGT)

Projet de décret relatif aux modalités de transfert des parties de services de l'Etat qui participent à l'exercice des compétences d'aménagement, de gestion et d'entretien d'une partie du domaine public fluvial de la Sèvre Niortaise, du Mignon et des Autizes, dont la propriété a été transférée à l'institution interdépartementale du bassin de la Sèvre Niortaise

Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs, chers camarades

Lors du CTM du 9 juillet, devant les manques de précisions et les incertitudes sur les garanties apportées aux personnels, vous avez pris, monsieur le Président, la décision de reporter l'examen du transfert de l'unité Sèvre et marais à l'IIBSN.

Ce texte est présenté à nouveau aujourd'hui mais nous considérons que des incertitudes demeurent.

L'avenir du service, son statut juridique d'établissement public constitué par plusieurs départements dans un contexte de réforme territoriale ne rassure aucunement les agents. En effet, qu'advient-il des personnels si cet établissement public est dissous en raison d'une réforme des collectivités, en cas de disparition des départements ?

Les agents n'ont pas de garantie du maintien de leurs missions et d'une réaffectation dans un service de l'Etat ou dans une autre collectivité.

L'étude d'incidence précise que les agents continueront de réaliser les mêmes tâches pendant la période avant transfert du DPF, mais l'organisation du service et les conditions de travail sont prévues d'évoluer après le transfert du service et les agents n'ont pas de garanties sur le maintien de leurs rémunérations

L'étude d'incidence fait juste référence à des échanges en cours avec l'IIBSN afin que l'organisation de travail permette une continuité avec la situation avant transfert. Mais rien de concret, rien d'identique à ce qui avait été mis en place pour les personnels fonctionnaires et OPA transférés dans les collectivités suite aux lois de 2004 et 2009. L'État avait garanti le maintien de la rémunération aux agents mis à disposition pendant 2 ans y compris pour les services faits.

L'étude d'incidence fait référence au dispositif d'indemnité compensatrice prévu par la loi de transfert des parcs, il ne concerne que les OPA qui ont fait le choix d'opter pour le statut FPT et en aucun ne prévoit le maintien des services faits.

Sur la position administrative des agents, il semble qu'elle soit pour le moins particulière. La convention de mise à disposition du service est signée depuis le 21 janvier 2014, les agents mis à disposition tout en restant sous l'autorité d'emploi et de gestion de la DDT(M) en attente de la convention de mise à disposition des personnels qui ne pourra se faire avant le transfert du service le 1^{er} janvier 2015.

Si l'application de la loi de transfert des parcs semble actée, nous posons la question de la demande du droit d'option des OPA pour la FPT, est ce que celle-ci pourra se faire dès maintenant ou seulement à partir du 1^{er} janvier 2015 ? Le délai de demande étant de 2 ans, est-ce que celui-ci sera possible jusqu'au 31 décembre 2016 pour une intégration au 1^{er} janvier 2018 ?

Nous constatons que la CCOPA n'a pas été réunie pour aborder ce point, ni les OPA informés sur leur droit d'option dans la FPT, aucune information sur leurs conditions d'intégration, leur reclassement, l'impact sur leur retraite.

La question est posée aussi de la représentativité des agents dans les instances paritaires et les comités techniques. Pour quelles instances voteront les agents pour le scrutin du 4 décembre et quelle sera leur représentativité à l'IIBSN ?

Visiblement ces réponses n'ont pas été apportées lors des consultations locales qui se sont prononcées contre ce transfert.

Bien sur Monsieur le Président, nous attendons des réponses précises à nos questions car il est indispensable d'apporter des garanties aux agents sur leurs missions, leur organisation de travail, leurs rémunérations, leur évolution statutaire.

CTM du 8 septembre 2014

Point n°3

Intervention de Gilles Callay (CGT)

Point n° 3 : Dossier astreintes

Nous examinons aujourd'hui un projet de texte relatif à l'indemnisation des astreintes et à la compensation ou à la rémunération des interventions.

La CGT a déposé un amendement visant à prendre en compte les situations de cellules de crise.

Ce texte ne concerne pas les OPA et les agents éligibles au décret 2002-60 du 14 janvier 2002 relatif aux indemnités horaires pour travaux supplémentaires.

Pour la CGT, une astreinte qu'elle soit de direction, de sécurité ou d'exploitation oblige de la même manière l'agent concerné, sans être à la disposition permanente et immédiate de son employeur, à être joignable à tout moment. Certes l'astreinte de direction présente moins de risques en matière de sollicitations, mais celles-ci vont requérir un niveau de responsabilité qui fait que l'agent n'a pas l'esprit libre comme il pourrait l'avoir s'il était en repos sans astreinte.

La CGT revendique un barème unique d'indemnisation et elle considère qu'elle devrait être mieux rémunérée, par exemple sur la base de 300 euros la semaine.

Nous trouvons ici l'occasion d'intervenir sur les conditions dans lesquelles s'exercent les astreintes « exploitation », notamment leur rythme qui ne respecte pas la vie personnelle et familiale des agents. En effet, les baisses d'effectifs conduisent à ce que dans beaucoup trop de centres l'agent soit d'astreinte une semaine sur deux, ce qui lui interdit de prendre deux semaines complètes de congé, encore moins trois ou quatre semaines. Ces situations ne sont plus tenables. Encore récemment des agents ont exprimé leur colère comme cela a été le cas à Givet dans la Direction des Territoires des Services Navigation de l'Est.

La CGT demande le recrutement d'agents d'exploitation en nombre suffisant et l'arrêt de la suppression des postes de TSDD afin de préserver la qualité de vie de ces personnels soumis à des contraintes particulières.

Nous considérons qu'il ne peut y avoir plusieurs façons de rémunérer l'astreinte, de la même manière pour le repos compensateur d'heures supplémentaires il ne peut y avoir des règles différentes.

La CGT, attentive à la préservation des conditions de vie et de travail des personnels, considère que le recours aux heures supplémentaires doit correspondre à un réel besoin pour l'exercice des missions de service public et ne pas être un palliatif au manque d'effectifs dans les services.

Dans le cas où elles sont nécessaires, pour la CGT tout travail mérite salaire et une heure supplémentaire réalisée qu'elle que soit le grade de l'agent doit être rémunérée ou selon son choix compensé, et aux mêmes taux, ceux servis les plus favorables, notamment en période d'astreinte ou les personnels interviennent sur le terrain. lors des discussions sur l'extension du paiement des heures supplémentaires – dont nous attendons toujours l'effectivité.

Merci de votre attention.



Comité technique ministériel du 8 septembre 2014

Déclaration liminaire lue par Hervé Vullion (FSU)

Monsieur le Secrétaire général,
Mesdames, Messieurs,
Camarades,

Ce comité technique de rentrée se tient dans une période sociale particulièrement inquiétante. Dans nos ministères, le changement de gouvernement s'est limité à l'ajout d'un R au sigle du MLET entraînant la révision des logos, plaques, papiers à en-tête... dont on aurait pu faire l'économie. Mais ce sont les déclarations de ces dernières semaines sur les orientations gouvernementales qui sont insupportables : **derrière les déclarations d'amour pour les entreprises, on entend plutôt « Je n'aime pas la fonction publique ».**

En tout cas, **Madame Royal n'a toujours pas rencontré les syndicats** et personne n'a vu l'agenda social qu'elle devait arbitrer cet été.

La volonté affichée de poursuivre et d'accroître la politique ultra-libérale engagée n'augure rien de bon pour les services publics.

L'annonce par la ministre de la Fonction publique de sa volonté de **remettre en cause les avancements à l'ancienneté** (c'est-à-dire les avancements d'échelon) est intolérable et cela constituerait une casse complète du statut des fonctionnaires.

La **poursuite du gel du point d'indice** est tout aussi insupportable car c'est la poursuite de la baisse des rémunérations des agents de la Fonction publique.

Quant à l'avenir de nos services et des moyens qui leur sont donnés, **la loi de finances rectificative 2014 adoptée cet été** a supprimé 288 M€ au MEDDE et 77 M€ au MLET.

Ces suppressions visent des crédits du PIA (programme d'investissements d'avenir) intitulé « innovation pour la transition écologique et énergétique » (170 M€), du PIA « villes et territoires durables » (50 M€), transférés vers le PIA « excellence technologique des industries de défense ». Mais les crédits d'autres programmes du MEDDE ont aussi été amputés : « paysages, eau, biodiversité », « infrastructures et services de transport », « prévention des risques », « énergie, climat et après mines », « météorologie », « sécurité affaires maritimes ». Et au MLET les crédits 2014 sont amputés de 59,2 M€ sur le programme « urbanisme, territoires et amélioration de l'habitat » et de 17,9 M€ sur la politique de la ville.

Anticipant la présentation du **projet de budget 2015** par les ministres, les annonces du cabinet du ministre du Budget relayées dès le mois de juillet prévoient pour le MEDDE une nouvelle baisse de crédits 2015 de plus de 450 M€ et la suppression de 834 emplois dans les deux ministères. Et s'agissant des établissements publics sous tutelle, le rapport gouvernemental de fin juin pour le débat sur les orientations des finances publiques engage à réduire de 10 % d'ici 2017 les subventions Etat (dites charges de service public), comme le montant des taxes affectées. Le rapport précise que cette baisse de 10 % pourrait être adaptée à chaque opérateur avec analyse détaillée des seules dépenses de fonctionnement...

Crédit d'intervention, d'emploi, de fonctionnement, les chiffres qui circulent pour les agences de l'eau sont éloquentes :

- poursuite des réductions des budgets de fonctionnement (- 5% par an annoncé),
- poursuite des réductions d'effectifs (2% annuel annoncé, sur le réalisé).

Et après avoir affirmé le caractère exceptionnel de la ponction budgétaire de 210 M€ sur les agences de l'eau, il est envisagé maintenant une ponction de 175 M€ annuelle ! Ajouté à la contribution de l'ONEMA, et au décroisement des interventions avec l'Etat, c'est près de 25 % du budget des agences qui sont détournés ... sans compter le futur financement de l'AFB !

Alors que la ministre souhaite maîtriser la facture d'eau, cette nouvelle ponction, annualisée, viendra grever les capacités d'investissement dans le domaine de l'eau, lequel génère bon nombre d'emplois du secteur du BTP et sera source d'augmentation de la facture d'eau.

Le gouvernement, avec son secrétaire d'Etat auprès du Premier ministre chargé de la Simplification et de la Réforme de l'Etat annonce **une « revue des missions de l'Etat »** avec échéance de décisions en février 2015. Lors de la table ronde consacrée à ce sujet à l'Université du MEDEF, fin août, le secrétaire d'Etat a d'ailleurs souligné qu'il s'agissait d'interroger la pertinence des fonctions tenues par l'Etat. Sans aucun tabou, l'abandon est l'une des pistes mentionnées. Cela irait de pair avec **l'accompagnement de la réforme territoriale** et de nouveaux transferts de compétences, dans la suite de la loi MAPTAM, passage à 13 régions dans l'Hexagone, relèvement des seuils minimaux obligatoires d'intercommunalités, perspective de suppression des conseils généraux, la nouvelle organisation régionale et départementale de l'Etat devant faire l'objet de schémas disponibles début 2015.

Comment ne pas voir se profiler de nouvelles restructurations de services, malgré l'arrêt des réorganisations-désorganisations si souvent affirmé. Comment la création de super-régions ne se traduirait-elle pas par de super-DREAL, voire des DREAL interministérielles, avec la disparition des actuelles DREAL des régions supprimées. C'est à dire l'éloignement des services publics de l'Etat pour les usagers, l'abandon de missions publiques, de nouvelles suppressions de postes et des mobilités imposées pour les agents ? On connaît le traumatisme des mutualisations passées et l'on ne peut que craindre l'avenir. Quelle crédibilité accorder aux déclarations sur le maintien de services départementaux de l'Etat sur des champs géographiques jugés par ailleurs incohérents et obsolètes... quand on parle des collectivités (ce qui sert de prétexte à la suppression des conseils généraux) ? Quelle place resterait-il pour des services de l'Etat dont on supprime les premiers partenaires ?

Dans nos ministères, je voudrais souligner plusieurs problèmes d'actualité :

C'est d'abord la situation des OPA dont la revalorisation des premiers niveaux de classification, prévue en 2013 n'a pas été validée car elle devait être concomitante avec les mesures prises pour la catégorie C.

Aujourd'hui, ces mesures sont effectives depuis le 1^{er} janvier 2014 et les OPA attendent toujours une revalorisation, une nouvelle fois prévue dans les mesures catégorielles 2014. Alors que le SMIC a été revalorisé depuis le 1^{er} janvier 2014, les salaires de 3 premiers niveaux ne le sont toujours pas, posant des problèmes de calcul du reclassement des OPA transférés dans les collectivités et ayant opté pour la Fonction publique territoriale avant le 31 août.

Dans les DOM, les OPA de Martinique, Guadeloupe et Guyane se sont vu imposer un abattement de 2,7 % de leur salaire. C'est injuste. Cela risque de mettre en difficultés les agents et leur familles à qui il est demandé de rembourser des trop perçus. Et cela rend impossible l'option d'intégration de la FPT, car l'administration est incapable de fournir une fiche financière avec des éléments salariaux fiables.

A la Réunion, l'intégration dans la FPT est aussi compliquée, les OPA n'ayant aucune garantie sur leur intégration directe dans un syndicat mixte, notamment en cas de dissolution de celui-ci.

C'est ensuite le maintien, voire le développement de la précarité.

Nous sommes toujours dans l'attente les éléments de **bilan de la déprécarisation** qui devait nous être transmis au mois de juillet...

Pendant ce temps, on annonce **une embauche massive dans les DDT de vacataires** chargés du contrôle des déclarations et remboursements du passé, suite à la condamnation de la France à rembourser les trop-perçus de la PAC (par exemple 35 personnes en Côte d'Or)

La semaine dernière, la France est à nouveau condamnée dans le dossier des nitrates... Pourtant les contractuels embauchés pour leur contrôle ne se voient toujours pas pérennisés. Il aura fallu plusieurs mois d'action auprès de la DREAL Bretagne pour obtenir une première avancée : éviter le licenciement de ceux dont le contrat arrivaient à échéance. Mais ce n'est valable que pour certains et pour une période limitée. **CGT et FSU, nous exigeons la pérennisation de l'ensemble des « vacataires Nitrates ».**

A Mayotte, l'intégration dans les « corps de droit commun » des sous-fonctionnaires du « corps transitoire » devrait être engagée avec une dernière vague en mai 2015. Mais les conditions d'intégration en pied de corps restent inacceptables car ne tenant pas compte de l'ancienneté des agents. Nous revendiquons une intégration respectant la carrière passée et la révision de la situation de ceux qui ont déjà été mal reclassés.

En administration centrale, nous tenons à souligner les difficultés des conditions de travail dans les services GAP et MGS de la DRH, avec souffrance au travail pour les agents de ces services et des conséquences pour la paie de nombre d'agents.

Serait programmé **l'arrêt d'ici 2017 des activités de conduite d'opération** quel que soit le ministère et la nature d'opération concernée. Une mesure qui, dans les DDT/DDTM sacrifierait des emplois et entraînerait une perte de savoir faire mettant en péril la crédibilité des activités de conseil et de contrôle par les services de l'Etat.

Et un petit mot sur **croissance verte** voulue par la ministre de l'Ecologie, croissance verte qui se fait sur dos de la protection de la nature et de la biodiversité : assouplissement des règles de protection, tire d'effarouchement en cœur de parc pour chasser le loup... et les autres espèces.. Bref, un ministère qui cède une fois de plus aux lobbies cynégétiques et aux lobbies agricoles en bafouant le droit international mais surtout le droit français.

Et enfin, une pensée pour Roselyne ANSELMET, agent expérimentée, qui a perdu la vie dans le cadre d'une mission de protection au Parc de la Vanoise.



Branche sociétés d'autoroutes

Audition Assemblée nationale du 10 septembre 2014
« Mission d'information parlementaire
sur la place des autoroutes dans les infrastructures de transport »

Déclaration liminaire CGT

Monsieur le Président,

Mesdames, messieurs les Députés,

Suite à votre rapport de la mission d'information sur l'Ecotaxe PL, vous aviez lancé l'idée d'une nouvelle mission permanente d'exploration du principe « d'engager une opération de rachat des concessions autoroutières afin que l'Etat en reprenne le contrôle ». La CGT par courrier de la FNEE vous sollicitait pour une audition pour vous donner notre analyse sur ce dossier et notre revendication d'un retour à une maîtrise publique des routes nationales concédées, après le scandale national des privatisations des sociétés publiques d'économie mixte (SEMCA) en 2005-2006 imposées par les gouvernements de Villepin et Raffarin à une valeur d'achat de 14, 8 milliards € sommes toutes bien inférieure aux estimations de la valeur du patrimoine routier selon le rapport de la Cour des comptes de 2008 et entraînant une perte de plus d'1 milliards € par an sous forme de dividendes liés aux participations de l'Etat.

Pour la CGT, les sociétés concessionnaires privatisées dans cette période, doivent revenir dans le giron de l'Etat et l'Etat doit arrêter tout processus de privatisation de nouveaux tronçons de routes nationales dans le cadre de son **plan de relance autoroutier** aujourd'hui notifié à la Commission européenne pour avis sur les règles de mises en concurrence ouvertes pour la réalisation de travaux d'entretien ou d'extension du réseau, dans le cadre de l'adossement des 25 projets routiers aux sociétés concessionnaires en contrepartie d'un allongement de 2- 3 ans des concessions actuelles ; Rappelons que le rapporteur de la Commission des Finances de l'AN (Gilles Carrez) a saisi l'Autorité de la concurrence sur la situation de concurrence dans le secteur des autoroutes et qu'un avis était attendu à l'été 2014 ! Donc, un enjeu financier de 3, 7 milliards € pour les monopoles privés pour la plupart actifs dans le secteur du BTP, se réservant ainsi la réalisation de ces travaux répartis dans la plus grande discrétion et opacité aux termes de négociation entre l'Etat et les sociétés d'autoroute ; Mais là aussi selon le rapport de la Cour des comptes de 2013 sur le « paquet vert autoroutier » de 2009-2010, c'est la traduction d'un rapport nettement déséquilibré entre les services de l'Etat et les sociétés concessionnaires pour renégocier les contrats de plan avec ces sociétés ce qui conduit à ce que les bénéfices considérables réalisés ne sont pas réinvestis dans les infrastructures , « ce modèle économique des contrats de plan , qui ne sont pas publics, est construit de telle sorte que tout investissement est compensé par une hausse tarifaire » (augmentation moyenne des péages de l'ordre

de 2% en 2012) . Ce modèle ne peut que conduire à une hausse continue des tarifs en l'absence d'un encadrement tarifaire efficient en application des dispositions de la loi tarifaire. Tout est dit pourrait on croire mais le plan autoroutier du Gouvernement, au motif que l'Etat dit qu'il n'a plus d'argent et que la mobilisation des ressources disponibles, tant en termes de coût que de délais entre la réalisation par l'Etat et sous concession, conduirait à privilégier le montage concessif. Les débats publics sur les projets ont d'ailleurs, été orientés pour ne pas dire « plombés » par cet objectif de l'Etat et des pouvoirs publics de décider de mettre en concession la réalisation de ces investissements et cela même malgré les oppositions importantes qui s'y sont organisées avec les salariés, populations, nombreux élus et des associations environnementales. Ont été systématiquement sous estimés le coût du capital, (rentabilité financière et profits juteux distribués aux actionnaires) par rapport au coût en financement public dans le cadre de marchés publics! Cela coûte cher aux contribuables et aux usagers qui ont la double peine de payer une deuxième fois les investissements et de ne plus avoir la liberté de choix d'un itinéraire gratuit. (principe de contre partie effective aux péages et à l'égalité de traitement de l'utilisateur).

Le financement du programme d'investissements soit 1,2 milliards € sur les tronçons et échangeurs de routes nationales et 2,5 milliards € qui concernent des opérations supplémentaires sur le domaine déjà concédé est source de bénéfices tirés des péages (97% du CA et le taux de marge EBE/VA s'est apprécié de 6 points et atteint 79 % en 2013), et non réinvestis dans le réseau (baisse spectaculaire de 13,5%/an depuis 2008) alors même que les sociétés concessionnaires accusent des retards importants dans la réalisation de leurs obligations contractuelles de leurs contrat de plan.

Rappelons que chaque année de péages supplémentaires rapporte plus de 2 milliards et que les sociétés affichent un taux de rentabilité de l'ordre de 8%. Ca coûte cher à la France, économiquement, socialement et au niveau environnemental.

Les conséquences des privatisations sont des transferts d'agents des services routiers de l'Etat au privé , des réorganisations continues des services des DIR, et l'affaiblissement du service public sans oublier les impacts des budgets de plus en plus contraints liés à la politique d'austérité et de réduction des dépenses publiques entraînant également moins de service public rendu et in fine plus cher aux usagers et contribuables.

Pour la CGT, la vraie alternative au processus de privatisation doit être la mise en œuvre d'une conception de la gestion du patrimoine routier public aux meilleurs coûts pour la collectivité et non devenir l'or gris du bitume qui continuerait à couler à flots !

Car la logique entrepreneuriale de sociétés d'autoroute gère le bien public pour augmenter les bénéfices tirés des hausses continues des péages (+ 37% de CA depuis 2007) au détriment de l'emploi qui n'a cessé de régresser (- 2700 depuis 2005 liés principalement à l'automatisation des péages). Un autre moment de vérité est le CICE auquel les sociétés d'autoroute sont éligibles et qui s'avère destructeur de l'emploi et ne déclenche pas l'investissement en faveur de la croissance économique ; Un effet d'aubaine pour les sociétés d'autoroutes en relation avec le dogme du coût du travail qui pousse à de nouvelles réorganisations du travail avec des baisses de niveau de service et de sa qualité rendue par les salariés ainsi que de leur sécurité : nombre d'accidents à répétitions avec un mortel par an.

La CGT a lancé une campagne confédérale pour alerter et dénoncer auprès des salariés, des populations et des élus locaux et des parlementaires ce processus de poursuite des privatisations (après le scandale des privatisations de 2006) et des hausses continues des péages. Nous portons l'exigence

de solutions de financement public pour entretenir et régénérer les routes existantes et la mise en œuvre d'un plan d'investissement d'avenir de 40 milliards € pour les projets de développement conformément aux recommandations du rapport Duron et qui a fait l'objet d'engagements du Gouvernement Ayrault, pour la période 2015 -2030.

Les projets autoroutiers sont présentés par le Gouvernement, dans le cadre du plan de relance autoroutier 2015-2020, comme de faible ampleur ; Mais en réalité, c'est la poursuite du processus de privatisation du réseau routier.

L'ensemble des projets de privatisation apparaissent sous plusieurs justifications :

- ✓ des projets sont déjà finalisés (RN 10, tunnel de Toulon, RCEA dans la traversée de l'Allier et de la Saône et Loire...), beaucoup sont liés aux contournements urbains (A480 à Grenoble, A75 sud Clermont Ferrand ...) et à des aménagements de sécurité en 2x2 voies (troncs communs RN 154/RN12 à Dreux, et A 45 entre Lyon - St Etienne) et renforcement de tronçons d'autoroute (A13, A29....
- ✓ des projets sont issus de la volonté des élus qui veulent résoudre les problèmes de trafic routier et de sécurité (RCEA : Macon-Montmarault) et en l'absence de fonds publics se retournent vers le secteur privé, pour soi-disant accélérer les réalisations ! Certains projets ont vocation à faire une liaison avec un réseau déjà concédé (RN10 + les tronçons de RN « orphelins » depuis la décentralisation des RN).

Hors ce plan de relance autoroutier, sont pointés, d'ici 2030, les projets de la liste du rapport DURON (priorités du scénario 2 de 40 Mds€) qui portent sur des réseaux complets : aménagement en autoroute de la RN 126 Castres –Toulouse, de la RCEA en concession dans l'Allier et en marché public dans la traversée de la Saône et Loire, de tronçons de la RN20, RN 21, de l'A31 entre Toul et la frontière Luxembourgeoise...)

(Voir carte + projets cf. dossier « questions-réponses de la mission).

Le projet de réforme territoriale prévoit la possibilité d'instaurer des péages aux routes et ouvrages d'art dans le cadre des nouvelles compétences des régions en matière d'infrastructures routières, ce qui pousse également à la généralisation des concessions.

Le schéma national de la mobilité (ex SNIT) n'exige pas de nouvelles capacités autoroutières au delà des projets « coups partis » et pose la question de fond de l'approche multimodale et de la complémentarité des modes de transports pour répondre aux enjeux d'aménagement des territoires et de la transition écologique.

Pour la CGT, la multimodalité est la reconnaissance de l'utilité de chaque mode et permet de déterminer la place pertinente de chacun sans les opposer. Mais on n'en prend pas le chemin, notamment avec la RCEA retenue comme projet d'autoroute alors même que la Voie ferrée CEA (Axe Est-Ouest de Dijon Nevers, Tours Nantes) est renvoyée à un horizon lointain et qui permettrait de délester un réseau routier de ces milliers de PL dans la traversée de l'Allier fortement impliqués dans les accidents de la circulation. La CGT revendique l'achèvement de la RCEA et le maintien de la gratuité d'une route déjà payée par les contribuables.

Le développement et le renforcement du fret ferroviaire et fluvial restent une solution alternative au tout routier et aux émissions de CO2 ; rappelons que globalement c'est plus de 1,2 millions de PL supplémentaires par an sur les routes depuis l'effondrement du trafic ferroviaire de moitié en 10 ans ! Cette situation pose la question de fond du juste coût du transport en faveur d'un report modal et d'un rééquilibrage des modes. C'est la réponse pertinente aux problèmes de congestion et de saturation des

réseaux de transport notamment des grands axes routiers et pénétrantes des agglomérations et aux dégradations des réseaux routiers non concédés.

Pour la CGT, il faut reconquérir une véritable politique routière nationale de l'entretien et de la maintenance du patrimoine routier public sous la maîtrise publique avec au cœur un service public rendu par des agents publics et des organisations et outils publics mutualisés tels que la reconquête des parcs départementaux qui ont été abandonnés ou transférés partiellement aux conseils généraux.

Nous abordons à ce stade **la logique d'externalisation et de privatisations des missions publiques** qui entraînent des surcoûts aux budgets routiers déjà notoirement insuffisants (639 M€ en 2012). Il faudrait un enveloppe supplémentaire de 50 millions d'euros par an au budget de l'AFITF (pour atteindre 160 millions d'€ au lieu des 130 millions€ en moyenne annuelle) et cela pendant 8 ans pour rattraper le retard de l'entretien du RRN et sa régénération selon le rapport Duron. Sans oublier le déficit chronique des moyens humains depuis la création des DIR estimé par les directions à plus de 1000 postes en 2007 sur un total d'environ 8000 agents, auxquels s'ajoutent 500 postes de plus qui manquent pour l'exécution des missions en régie notamment la viabilité hivernale, où il est fait de plus en plus appel à l'entreprise entraînant un surcoût des budgets routiers. Sans oublier que la diminution des emplois dans le domaine routier a des répercussions non seulement sur les conditions de travail mais également sur la sécurité des agents et des usagers (accidents mortels à répétitions). Tant est vrai qu'à partir de ce constat madame la ministre D Batho, nous avait à l'époque accepté le principe d'une étude sur le bien fondé et les impacts des externalisations en regard de l'abandon de missions publiques, étude restée sans suite au niveau du CGEDD !

La CGT vous propose de réinitialiser cette étude dans le cadre de votre mission afin d'établir une comparaison des coûts de ces prestations avec ceux des missions exercés par les agents publics.

En dernier lieu, il est tout aussi urgent d'aborder **la question des besoins de financement** pour maintenir le patrimoine routier en bon état , au taux de 16% des chaussées actuellement mais il n'est aucunement garanti pour les années à venir où le taux de renouvellement annuel des chaussées est en baisse continue passant de 8% à moins de 6% ces dernières années ce qui rallonge de plusieurs années leur état dégradé. En 2012 , 15% des chaussées et 12% des ouvrages d'art non concédés ont un indice de mauvaise qualité.

Un budget de l'AFITF de crise qui plombe tous les projets de transports urbains et d'infrastructures nouvelles pour les prochaines années.

Pour la CGT, les ressources disponibles sont à rechercher dans le cadre **d'un pôle public financier** en appui de la BPI qui doit orienter ses ressources prioritairement vers les projets d'intérêt général et sortir de la logique de soutien aux seuls investissements innovants et de compétitivité ainsi qu'aux opérations financières spéculatives.

Il en est de même pour la fiscalité environnementale, qu'il s'agisse de l'ex Ecotaxe PL ou de sa fille « péage de transit PL » qui accouche d'une « naine » en ressources disponibles divisant par deux le montant de la collecte sur les 4000KM de routes non concédées. Mais disons le, la gabegie financière du PPP Ecomouv, reste en ligne de mire et malgré la dénonciation publique.

Pour la CGT, **la fiscalité environnementale du transport** notamment routier doit s'inscrire dans le cadre d'une réforme globale de la fiscalité avec la question de fond du juste coût du transport

notoirement sous- tarifé pour prendre en compte l'usage des infrastructures et les coûts externes totalement supportés par la collectivité. La tarification du transport au juste coût est un principe qui ne doit pas opposer la logique économique, sociale, environnementale.

Oui cela pousse à envisager rapidement des mesures concrètes, dans le cadre de la transition énergétique et écologique, tant dans la future loi énergétique ou lors de la conférence environnementale d'ici la fin de l'année, sur la contribution du système de transport à cette transition, alors qu'ils ont été oubliés à ces dernières conférences 2011 et 2012. Pour la CGT, nous serons très vigilants avec d'autres OS et ONG que cette fois-ci, la question du transport prenne toute sa place dans les décisions à venir, elles doivent s'appuyer sur une autre façon de travailler, de produire et de transporter des marchandises : ce qui pose la question de mettre l'appareil industriel au cœur des enjeux et d'œuvrer pour la reconquête industrielle, relocalisation des productions dans un concept de circuit-court (économie circulaire) pour réorienter le système de transport vers le report modal de la route par les modes alternatifs ferroviaire et fluvial qui sont d'intérêt général. Il en est ce prix pour atteindre un rééquilibrage multimodal du transport de marchandises et plus largement répondre aux besoins de mobilité, d'aménagement des territoires et au développement économique.

Il n'y a pas d'avenir économique, social et environnemental et pour un véritable report modal si nous ne sortons pas de la pensée dominante dont les maîtres mots sont : compétitivité, coût du travail, concurrence... alors que nous avons besoin de complémentarité, de multi modalité, de maîtrise publique et de services publics pour répondre aux besoins sociaux et environnementaux.

L'Etat doit avoir une vision à long terme car il s'agit d'investissement d'intérêt général pour l'avenir et les générations futures. Il faut donc replacer le service public et la maîtrise publique comme enjeu essentiel.

La question de la renationalisation des sociétés d'autoroutes privatisées en 2005-2006 (hors Cofiroute) est une revendication partagée par nos professions et organisations ; elle nécessite de légiférer en poursuivant les travaux de la commission du développement durable du SENAT sur le projet de Loi déposé par le groupe CRC en juin 2014 dans ce sens.

Merci de votre écoute et nous sommes disposés à échanger avec vous sur les quatre questions que vous avez souhaités nous poser dont les réponses vous seront remises dans le document d'analyse CGT en pièce jointe.



**Mission d'information sur les autoroutes
Audition à l'Assemblée nationale le 10 septembre 2014**

Document d'analyse CGT remis à la mission parlementaire

But de la mission : Faire un point de situation vis-à-vis des concessionnaires et de montrer que le réseau concédé n'a pas vocation à être géré par eux de façon perpétuelle, voire qu'il serait même possible de prendre des décisions avant les termes des concessions en cours.

La mission d'information est présidée par M. Bertrand Pancher (UDI/Meuse) et son rapporteur est M. Jean-Paul Chanteguet (PS/Indre) qui est aussi Président de la Commission du développement durable et de l'aménagement du territoire de l'Assemblée nationale.

Quelques chiffres et données :

Au 31 décembre 2009, la longueur totale du réseau routier français était estimée à 1 628 260 kilomètres.

Les autoroutes: 11 242 km

- les autoroutes concédées représentent: 8 571 km*
- les autoroutes non concédées : 2 614 km*

Les routes nationales : 9 018 km

Les routes départementales : 378 000 km

Les routes communales : 630 000 km

Les chemins ruraux : 600 000 km

Les 2600 kms d'autoroutes non concédées sont gérées par les DIR.

Les DIR sont des services déconcentrés du MEDDE qui subissent de plein fouet la politique de rigueur du Gouvernement : réduction des moyens et des effectifs.

Questions de la mission :

1- Le réseau autoroutier non concédé, dont certains tronçons sont sur-saturés et en mauvais état, (il compte près de 2600km) retient aussi l'attention de la mission :

Saturation du réseau non concédé : déficit d'approche d'une politique multimodale et complémentaire

- pénétrantes aux entrées de villes saturées dû fait de la circulation riveraine et PL. Problèmes liés à la périphérie des grandes villes : les grands axes servent de rocades aux grandes villes

(Lyon –Bordeaux- Nantes – Ile-de-France...), il faut conjuguer le trafic local (avec une urbanisation galopante) avec le trafic de marchandises (plus 50% des distances courtes et moyennes s'opère sur moins de 120 km). La mobilité et l'usage des infrastructures routières posent la question des déplacements alternatifs à la voiture (qui assurent 88% du trafic) notamment pour le domicile/travail pour desservir des zones d'activités concentrées et déconnectées de l'habitat.

Une politique de développement des TC-transport du quotidien est indispensable pour décongestionner les routes d'accès aux agglomérations et aux grandes aires métropolitaines et territoires. Les dispositifs de gestion du trafic n'y apporteront que des solutions partielles et temporaires (voie supplémentaire et régulation des vitesses) et la mise en place des péages urbains n'est pas une solution acceptable socialement.

Par ailleurs, l'installation des grandes plateformes logistiques sans embranchement ferroviaire et le faible trafic fluvial ainsi que la desserte des ports maritimes majoritairement par la route amplifie la congestion des agglomérations. Il faut pointer la réduction drastique du wagon isolé sur le maillage ferroviaire qui joue contre la transition énergétique et écologique et le besoin de réorienter le système de production et de transport vers une économie circulaire : relocalisation des activités afin de réduire la demande de transports.

- Les grands axes internationaux sont également congestionnés à cause du trafic PL national et le transit ce qui affecte principalement le réseau notamment non concédé gratuit. Réseau congestionné du fait d'une politique du transport de marchandises axée sur le transport routier (87%) obéissant au lobby du patronat du transport (flux tendu et stock roulant) en France et à l'échelle européenne œuvrant pour une libéralisation totale dans le transport sur fond d'un dumping social et fiscal désastreux (directive travailleurs détachés). Seule une approche multimodale et complémentaire du transport et de ses infrastructures doit permettre de donner au transport du fret ferroviaire et fluvial leurs pertinences économiques, sociale et environnementale et ceux-ci doivent être déclarés d'intérêt général (Grenelle).

Un réseau non concédé en mauvais état : des moyens en baisse – recours aux prestations privées en raison du manque d'effectifs – un trafic en hausse = réseau saturé et détérioré

- Globalement le réseau RRN est mal entretenu et la qualité se dégrade. Le SNIT reconnaît qu'en 2008 16% du réseau routier non concédé et 12% des ouvrages d'arts (tunnels et ponts) avaient un mauvais indice de qualité. Le taux de renouvellement des couches de surfaces est tombé à 4% en 2012 et est en baisse de 1 point par an depuis 2009 (8,8% en 2009) alors qu'il faut un taux d'environ 10% pour renouveler la chaussée tous les 12 ans, là nous allons plutôt sur les 20 ans.
- L'usure et la détérioration du réseau routier provient essentiellement du trafic poids lourd (1 camion = 100 000 VL). De plus l'augmentation du tonnage autorisée des PL à 44 tonnes ne fait qu'amplifier le phénomène de dégradation (quantifié par les Départements à environ 450 millions € par an).
- Les conditions climatiques de la viabilité hivernale entraîne des dégâts de la chaussée (la CGT a élaboré un Mémoire sur les épisodes neigeux 2010, 2011, 2012 ayant paralysé les trains, les routes et les aéroports, remis aux ministres)
- Cela est dû à une politique d'entretien routier en déficit de crédits d'entretien et de maintenance et des moyens des services routiers de l'Etat dans les 11 DIR. En 2007, lors de leur création, le ministère estimait un effectif insuffisant de l'ordre de 1000 emplois et les

effectifs continuent de diminuer depuis. Des DIR dotées d'organisations fragilisées par le manque de moyens et disparates ont été privées des Parcs et Ateliers départementaux pourtant considérés comme de véritables moyens mutualisés. On en est à la fin des conventions avec les parcs transférés dans les départements en 2010 et 2011. Les conséquences sont lourdes à travers l'externalisation des missions d'entretien au secteur privé engendrant des coûts parfois exorbitants : 2 à 3 fois plus cher que les prestations effectuées auparavant par les Parcs (barème de prix). En clair, pour faire des économies de dépenses sur le domaine routier il faut rétablir une véritable politique publique d'entretien routier.

2- Quid des financements pour son amélioration voire sa régénération (surtout après abandon d'une partie des recettes de l'écotaxe remplacée par un péage dit de transit dont vous pourrez nous dire ce que vous pensez) :

- Le rapport DURON préconise de rattraper le retard dans l'entretien du RRN dont les crédits de l'AFITF ont connu une baisse continue pour atteindre environ 130 M€ en 2013 alors qu'il en faudrait 160 M€ par an pour une durée de 8 ans. Donc des besoins de financement confirmés avec un objectif prioritaire de régénération de l'existant.
Par ailleurs, la Cour des comptes dans son dernier rapport sur les sociétés d'autoroutes pointe le manque de réinvestissement de leurs bénéfices réalisés et demande la mise en place d'un suivi financier des concessions (DGITM + Bercy).
L'enveloppe supplémentaire de 45 M€ du plan de relance en 2009-2010 des crédits routiers pour traiter des dégâts des épisodes hivernaux a été vite oubliée les années suivantes ! Le budget de dépense pour l'entretien des RRN est passé de 750 M€ en 2010 à 639 M€ en 2012.
- Pour ce qui concerne les fonds de concours apportés par l'AFITF ceux-ci traduisent un budget de crise : manque à gagner de l'AFITF suite aux décisions de mettre en place en 2015 un péage transit PL (perte de plus de 50% de la recette de l'écotaxe escomptée à 850 M€). Cela pose la question par qui doit être financé la politique nationale de l'entretien routier et du transport de marchandises : par l'impôt ? par l'utilisateur ? par celui qui le dégrade ? Ce qui renvoie à une réforme globale de la fiscalité dans laquelle doit s'inscrire le péage transit PL sur les 4000 km du réseau routier national.
La question de fond posée c'est celle du juste coût du transport pour sortir de la concurrence entre les modes et faire payer les véritables bénéficiaires de la route dont les coûts d'usage et des externalités négatives du transport routier de marchandises sont supportés par la collectivité (le mode routier en fait une des professions les plus subventionnées).

Un besoin de ressources nouvelles : fiscalité et transition énergétique

- Les infrastructures de transport sont un bien public avec au cœur une mission publique assurée par un service public routier pour répondre aux besoins des citoyens, au développement économique et social ainsi qu'aux enjeux environnementaux. Pour cette raison fondamentale, il faut les sortir de toute logique « marchande » ; l'entretien, l'exploitation et la maintenance doivent être sous maîtrise publique.
- La poursuite de la privatisation des RRN à travers le plan de relance autoroutier du gouvernement, outre le scandale national des privatisations des autoroutes en 2005-2006,

consiste à amplifier la croissance des profits des sociétés d'autoroutes par allongement des durées de concessions en contre partie d'un investissement de 3,7 M€ à travers l'adossement des projets (dossier notifié à la Commission européenne en raison des règles de mise en concurrence ouvertes pour l'attribution des projets de travaux d'entretien et d'extension du réseau aux sociétés d'autoroutes).

Par ailleurs, l'Autorité de la concurrence a été saisie par la commission des Finances de l'Assemblée Nationale sur la situation de concurrence dans le secteur autoroutier ; un avis est attendu avant l'été 2014 ! Elle préconise également de réguler les tarifs des péages des concessionnaires afin d'éviter la dérive des prix.

La CGT revendique un pôle public financier de nature à créer les conditions de financement des infrastructures d'intérêt général intégrant la BPI pour accéder à des emprunts à taux préférentiel (hors marché financier spéculatif).

La CGT revendique également le retour des autoroutes dans le giron de l'Etat avec une politique d'entretien routier sous maîtrise publique, avec des agents sous statuts publics dotés d'organisations et de moyens mutualisés par la création de Parcs et Ateliers dans les DIR.

- Il est utile de rappeler la reculade du Gouvernement sur l'écotaxe et de notre point de vue sur la prise en compte globale des coûts d'usage et des externalités liés au trafic routier PL (directive euro-vignette) : nous revendiquons l'internalisation des coûts externes dans le coût du transport (qui représentent 1/3 du coût) ainsi que le réinvestissement des profits des sociétés d'autoroutes au bénéfice d'une politique multimodale. Comme il est choquant désormais de maintenir la gabegie financière du contrat PPP « Ecomouv » qui a, par ailleurs, privatisé une mission régaliennne de l'Etat celle de la collecte de l'impôt sous l'autorité de Bercy (service des Douanes). En taxant le trafic routier international (qui ne paye pas la taxe à l'essieu et quasiment pas de TIPP) c'est une bouffée d'oxygène pour le secteur d'activité, le pavillon routier Français. Mais ce dispositif ne conduira pas à court terme à moins de camions sur les axes routiers.

Il y a urgence que le gouvernement replace ce débat au bon niveau avec l'exigence de repenser la politique de fret en stoppant le dumping social entre mode et les salariés du même mode en créant les conditions d'usage des infrastructures adaptées à la nécessaire complémentarité de ces modes. Cela passe nécessairement par une vraie réflexion sur la tarification du transport routier marchandises. La seule voie possible c'est de faire payer réellement aux chargeurs le juste coût du transport ; base d'une tarification sociale et environnementale obligatoire permettant d'envisager un autre développement du transport de marchandises.

Il n'y a pas d'avenir économique, social et environnemental et pour un véritable report modal si nous ne sortons pas de la pensée dominante dont les maîtres mots sont : compétitivité, coût du travail, concurrence... alors que nous avons besoin de complémentarité, de multi modalité, de maîtrise publique et de services publics pour répondre aux besoins sociaux et environnementaux.

C'est la seule voie possible pour permettre au pavillon routier Français d'entamer une réorientation de son organisation du transport de marchandises vers des circuits commerciaux plus courts, plus écologiques, plus économiques et contribuer à un rééquilibrage intermodal.

Enfin pour ce qui concerne les grands travaux d'investissements routiers ceux-ci répondent à une politique de croissance, de l'emploi et de l'économie. La CGT revendique le financement du plan d'investissement d'avenir du gouvernement lié au scénario 2 des priorités du rapport DURON à hauteur de 40 Mds € et qui doit s'inscrire dans un plan d'investissement européen pour les transports (RTE-T).

3- La double question des emplois (tant dans les sociétés concessionnaires que pour l'Etat) vous sera posée et il serait intéressant que vous nous apportiez des données concrètes voire chiffrées en cette matière :

TABLEAU de BORD Chiffres clés ASFA et analyse des ratios et accidentologie ACIPA.

Données ASFA chiffres Clés

| | | En service | | Mises en service N-1 (en km) | Effectifs moyens pondérés 114 b. : CDI + CDD | | | Km parcourus | | | Ratios salariés : | | | | |
|--|------|------------|-----------|------------------------------|--|------------|--------|-------------------------|--------|---------|---------------------|----------------------|----------|-------|------|
| | | (en km) | Evolution | | Nb. | Evolution | | (en millions de véh.km) | | | Salarié/Km exploité | Salarié/Km parcourus | | | |
| | | annuelle | /2008 | annuelle Nb. | | annuelle % | / 2008 | VL | PL | VL + PL | | | annuelle | /2008 | |
| ASFA - Autoroutes concédés. | 2007 | 8 373 | | 98 | 16 476 | | | 68 710 | 13 239 | 81 948 | | | 1,97 | 2,01 | |
| | 2008 | 8 469 | 1,1% | 95 | 16 111 | -365 | -2,2% | 68 311 | 13 009 | 81 320 | -0,8% | | | | |
| | 2009 | 8 571 | 1,2% | 101 | 15 630 | -481 | -3,0% | 70 706 | 11 580 | 82 286 | 1,2 | | | | |
| | 2010 | 8 789 | 2,5% | 199 | 15 478 | -152 | -1,0% | 72 019 | 12 111 | 84 130 | 2,2 | | | | |
| | 2011 | 8 819 | 0,3% | 30 | 15 193 | -285 | -1,8% | 73 080 | 12 256 | 85 336 | 1,4 | | | | |
| | 2012 | 8 823 | 0,0% | 5,4% | 4 | 14 733 | -460 | -3,0% | 72 031 | 11 812 | 83 843 | -1,7% | 2,3% | 1,67 | 1,76 |
| | 2013 | 8 980 | 1,8% | 7,3% | 4 | 14 348 | -385 | -2,6% | 73 202 | 12 000 | 85 202 | 1,6 | 4,0% | 1,60 | 1,68 |
| CUMUL des groupes : Vinci-Eiffage-Abertis | 2007 | 8 074 | | 98 | 15 921 | | | 67 560 | 13 001 | 80 561 | | | 1,97 | 1,98 | |
| | 2008 | 8 135 | 0,8% | 60 | 15 518 | -403 | -2,5% | 67 149 | 12 773 | 79 921 | -0,8% | | | | |
| | 2009 | 8 136 | 0,0% | 101 | 15 059 | -459 | -3,0% | 69 252 | 11 354 | 80 605 | 0,9 | | | | |
| | 2010 | 8 155 | 0,2% | 19 | 14 822 | -237 | -1,6% | 70 401 | 11 848 | 82 249 | 2,0 | | | | |
| | 2011 | 8 185 | 0,4% | 30 | 14 549 | -273 | -1,8% | 71 153 | 11 977 | 83 130 | 1,1 | | | | |
| | 2012 | 8 188 | 0,0% | 1,4% | 4 | 14 105 | -444 | -3,1% | 70 079 | 11 544 | 81 623 | -1,8% | 1,3% | 1,72 | 1,73 |
| | 2013 | 8 241 | 0,6% | 2,1% | 4 | 13 596 | -509 | -3,6% | 70 792 | 11 553 | 82 345 | 0,9 | 2,2% | 1,65 | 1,65 |
| ASF | 2007 | 2 585 | | | 5 314 | | | 23 485 | 4 458 | 27 943 | | | 2,06 | 1,90 | |
| | 2008 | 2 628 | 1,7% | | 5 153 | -161 | -3,0% | 23 243 | 4 391 | 27 634 | -1,1% | | | | |
| | 2009 | 2 629 | 0,0% | | 4 958 | -195 | -3,8% | 24 081 | 3 954 | 28 035 | 1,5 | | | | |
| | 2010 | 2 633 | 0,2% | 5 | 4 871 | -87 | -1,8% | 24 539 | 4 070 | 28 608 | 2,0 | | | | |
| | 2011 | 2 633 | | | 4 764 | -107 | -2,2% | 24 660 | 4 080 | 28 740 | 0,5 | | | | |
| | 2012 | 2 633 | 1,9% | | 4 626 | -138 | -2,9% | 24 329 | 3 963 | 28 292 | -1,6% | 1,3% | 1,76 | 1,64 | |
| | 2013 | 2 686 | 2,0% | 3,9% | 4 466 | -160 | -3,5% | 24 755 | 3 966 | 28 720 | 1,5 | 2,8% | 1,66 | 1,56 | |
| COFIRROUTE | 2007 | 1 082 | | 87 | 1 777 | | | 8 738 | 1 638 | 10 375 | | | 1,64 | 1,71 | |
| | 2008 | 1 100 | 1,7% | 18 | 1 781 | 4 | 0,2% | 8 912 | 1 666 | 10 578 | 2,0 | | | | |
| | 2009 | 1 100 | | | 1 777 | -4 | -0,2% | 9 295 | 1 486 | 10 781 | 1,9 | | | | |
| | 2010 | 1 100 | | | 1 752 | -25 | -1,4% | 9 455 | 1 534 | 10 990 | 1,9 | | | | |
| | 2011 | 1 100 | | | 1 730 | -22 | -1,3% | 9 548 | 1 527 | 11 076 | 0,8 | | | | |
| | 2012 | 1 100 | 1,7% | | 1 711 | -19 | -1,1% | 9 365 | 1 446 | 10 811 | -2,4% | 4,2% | 1,56 | 1,58 | |
| | 2013 | 1 100 | 1,7% | | 1 638 | -73 | -4,3% | 9 397 | 1 440 | 10 837 | 0,2 | 4,4% | 1,49 | 1,51 | |
| ESCOTA | 2007 | 460 | | | 1 744 | | | 5 948 | 648 | 6 597 | | | 3,79 | 2,64 | |
| | 2008 | 460 | | | 1 564 | -180 | -10,3% | 5 882 | 631 | 6 512 | -1,3% | | | | |
| | 2009 | 460 | | | 1 439 | -125 | -8,0% | 5 976 | 585 | 6 561 | 0,8 | | | | |
| | 2010 | 460 | | | 1 388 | -51 | -3,5% | 6 060 | 616 | 6 676 | 1,7 | | | | |
| | 2011 | 460 | | | 1 338 | -50 | -3,6% | 6 100 | 618 | 6 718 | 0,6 | | | | |
| | 2012 | 460 | | | 1 288 | -50 | -3,7% | 6 039 | 597 | 6 635 | -1,2% | 0,6% | 2,80 | 1,94 | |
| | 2013 | 460 | | | 1 214 | -74 | -5,7% | 6 088 | 588 | 6 676 | 0,6 | 1,2% | 2,64 | 1,82 | |
| Vinci-Autoroutes | 2007 | 4 127 | | 87 | 8 835 | | | 38 171 | 6 744 | 44 915 | | | 2,14 | 1,97 | |
| | 2008 | 4 188 | 1,5% | 60 | 8 498 | -337 | -3,8% | 38 037 | 6 687 | 44 724 | -0,4% | | | | |
| | 2009 | 4 189 | 0,0% | | 8 174 | -324 | -3,8% | 39 352 | 6 025 | 45 377 | 1,5 | | | | |
| | 2010 | 4 193 | 0,1% | 5 | 8 011 | -163 | -2,0% | 40 054 | 6 220 | 46 274 | 2,0 | | | | |
| | 2011 | 4 193 | | | 7 832 | -179 | -2,2% | 40 308 | 6 225 | 46 534 | 0,6 | | | | |
| | 2012 | 4 193 | 1,6% | | 7 625 | -207 | -2,6% | 39 733 | 6 006 | 45 739 | -1,7% | 1,8% | 1,82 | 1,67 | |
| | 2013 | 4 246 | 1,3% | 2,9% | 7 318 | -307 | -4,0% | 40 240 | 5 993 | 46 233 | 1,1 | 2,9% | 1,72 | 1,58 | |
| APRR | 2007 | 1 810 | | | 2 960 | | | 13 302 | 3 100 | 16 402 | | | 1,64 | 1,80 | |
| | 2008 | 1 810 | | | 2 891 | -69 | -2,3% | 13 125 | 3 006 | 16 131 | -1,7% | | | | |
| | 2009 | 1 810 | | | 2 822 | -69 | -2,4% | 13 500 | 2 612 | 16 112 | -0,1% | | | | |
| | 2010 | 1 810 | | | 2 791 | -31 | -1,1% | 13 741 | 2 780 | 16 521 | 2,5 | | | | |
| | 2011 | 1 840 | 1,7% | | 2 754 | -37 | -1,3% | 13 884 | 2 869 | 16 752 | 1,4 | | | | |
| | 2012 | 1 840 | 1,7% | 1,7% | 2 683 | -71 | -2,6% | 13 664 | 2 759 | 16 422 | -2,0% | 0,1% | 1,46 | 1,63 | |
| | 2013 | 1 840 | 1,7% | 1,7% | 2 647 | -36 | -1,3% | 13 750 | 2 776 | 16 526 | 0,6 | 0,8% | 1,44 | 1,60 | |
| AREA | 2007 | 395 | | 11 | 1 077 | | | 3 906 | 468 | 4 374 | | | 2,73 | 2,46 | |
| | 2008 | 395 | | | 1 058 | -19 | -1,8% | 3 951 | 444 | 4 395 | 0,5 | | | | |
| | 2009 | 395 | | | 1 033 | -25 | -2,4% | 4 087 | 402 | 4 489 | 2,7 | | | | |
| | 2010 | 395 | | | 1 022 | -11 | -1,1% | 4 200 | 418 | 4 618 | 2,9 | | | | |
| | 2011 | 395 | | | 1 009 | -13 | -1,3% | 4 303 | 425 | 4 728 | 2,4 | | | | |
| | 2012 | 395 | | | 987 | -22 | -2,2% | 4 294 | 411 | 4 705 | -0,5% | 7,6% | 2,50 | 2,10 | |
| | 2013 | 395 | | | 974 | -13 | -1,3% | 4 365 | 412 | 4 777 | 1,5 | 9,2% | 2,47 | 2,04 | |
| EIFFAGE Autoroutes | 2007 | 2 205 | | 11 | 4 037 | | | 17 208 | 3 568 | 20 776 | | | 1,82 | 1,94 | |
| | 2008 | 2 205 | | | 3 949 | -88 | -2,2% | 17 076 | 3 449 | 20 526 | -1,2% | | | | |
| | 2009 | 2 205 | | | 3 855 | -94 | -2,4% | 17 587 | 3 015 | 20 602 | 0,4 | | | | |
| | 2010 | 2 205 | | | 3 813 | -42 | -1,1% | 17 941 | 3 198 | 21 139 | 2,6 | | | | |
| | 2011 | 2 235 | 1,4% | | 3 763 | -50 | -1,3% | 18 187 | 3 294 | 21 480 | 1,6 | | | | |
| | 2012 | 2 235 | 1,4% | 1,4% | 3 670 | -93 | -2,5% | 17 958 | 3 170 | 21 128 | -1,6% | 1,7% | 1,64 | 1,74 | |
| | 2013 | 2 235 | 1,4% | 1,4% | 3 621 | -49 | -1,3% | 18 115 | 3 188 | 21 303 | 0,8 | 2,5% | 1,62 | 1,70 | |
| SANEF | 2007 | 1 374 | | | 2 306 | | | 9 250 | 2 278 | 11 528 | | | 1,68 | 2,00 | |
| | 2008 | 1 374 | | | 2 266 | -40 | -1,7% | 9 147 | 2 225 | 11 372 | -1,4% | | | | |
| | 2009 | 1 374 | | | 2 228 | -38 | -1,7% | 9 337 | 1 944 | 11 281 | -0,8% | | | | |
| | 2010 | 1 388 | 1,0% | 14 | 2 215 | -13 | -0,6% | 9 433 | 2 040 | 11 473 | 1,7 | | | | |
| | 2011 | 1 388 | | | 2 177 | -38 | -1,7% | 9 612 | 2 068 | 11 680 | 1,8 | | | | |
| | 2012 | 1 388 | 0,0% | 1,0% | 2 069 | -108 | -5,0% | 9 416 | 1 990 | 11 406 | -2,3% | -1,1% | 1,49 | 1,81 | |
| | 2013 | 1 388 | 1,0% | 1,0% | 1 958 | -111 | -5,4% | 9 455 | 1 986 | 11 441 | 0,3 | -0,8% | 1,41 | 1,71 | |
| SAPN Compris SE14 | 2007 | 368 | | | 743 | | | 2 932 | 412 | 3 343 | | | 2,02 | 2,22 | |
| | 2008 | 368 | | | 805 | 62 | 8,3% | 2 889 | 411 | 3 300 | -1,3% | | | | |
| | 2009 | 368 | | | 802 | -3 | -0,4% | 2 975 | 370 | 3 345 | 1,4 | | | | |
| | 2010 | 368 | | | 783 | -19 | -2,4% | 2 974 | 389 | 3 363 | 0,5 | | | | |
| | 2011 | 368 | | | 777 | -6 | -0,8% | 3 046 | 390 | 3 436 | 2,2 | | | | |
| | 2012 | 372 | 1,1% | 1,1% | 741 | -36 | -4,6% | 2 972 | 378 | 3 350 | -2,5% | 0,2% | 1,99 | 2,21 | |
| | 2013 | 372 | 1,1% | 1,1% | 699 | -42 | -5,7% | 2 982 | 386 | 3 368 | 0,5 | 0,7% | 1,88 | 2,08 | |
| Groupe ABERTIS | 2007 | 1 743 | | | 3 049 | | | 12 182 | 2 689 | 14 871 | | | 1,75 | 2,05 | |
| | 2008 | 1 743 | | | 3 071 | 22 | 0,7% | 12 035 | 2 636 | 14 672 | -1,3% | | | | |
| | 2009 | 1 743 | | | 3 030 | -41 | -1,3% | 12 312 | 2 314 | 14 626 | -0,3% | | | | |
| | 2010 | 1 757 | 0,8% | | 2 998 | -32 | -1,1% | 12 406 | 2 429 | 14 836 | 1,4 | | | | |
| | 2011 | 1 757 | | | 2 954 | -44 | -1,5% | 12 658 | 2 458 | 15 116 | 1,9 | | | | |
| | 2012 | 1 760 | 0,2% | 1,0% | 2 810 | -144 | -4,9% | 12 389 | 2 368 | 14 756 | -2,4% | -0,8% | 1,60 | 1,90 | |
| | 2013 | 1 760 | | 1,0% | 2 657 | -153 | -5,4% | 12 438 | 2 372 | 14 810 | 0,4 | -0,4% | 1,51 | 1,79 | |
| ATMB | 2007 | 106 | | | 355 | | | 754 | 106 | 860 | | | 3,34 | 4,13 | |
| | 2008 | 106 | | | 358 | 3 | 0,8% | 763 | 105 | 868 | 0,9 | | | | |
| | 2009 | 106 | | | 343 | -15 | -4,2% | 765 | 93 | 858 | -1,1% | | | | |
| | 2010 | 126 | 18,8% | 20 | 354 | 11 | 3,2% | 791 | 100 | 891 | 3,8 | | | | |
| | 2011 | 126 | | | 357 | 3 | 0,8% | 792 | 101 | 893 | 0,3 | | | | |
| | 2012 | 126 | 18,8% | | 351 | -6 | -1,7% | 799 | 99 | | | | | | |

La Cour des Comptes, le 24 juillet 2013 déclare : « ...des rapports déséquilibrés au bénéfice des concessionnaires avec des hausses des tarifs de péage supérieures à l'inflation et la négociation de hausses tarifaires discutables, celles-ci étant en effet prévues pour compenser les investissements effectués, ce qui permet aux entreprises de ne pas réinvestir les bénéfices... » Ceci en totale contradiction avec le dispositif du CICE qui a pour but d'aider les entreprises à embaucher et à investir dans des domaines qui tendent à développer l'emploi. Or il est avéré que le CICE, combattu par la CGT, n'apporte pas de réponse concrète en terme d'emploi ni d'investissement ! alors que les bénéfices distribués ne cessent d'augmenter.

Pour l'ensemble des Autoroutes, la première préoccupation concerne la destruction des emplois et leurs multiples conséquences depuis la privatisation du secteur, car, ce sont 1 969 salariés en CDI et plus de 2 700 emplois, si l'on y ajoute les emplois précaires, qui ont été détruits depuis fin 2005, soit une disparition de plus de 15% des effectifs globaux du secteur autoroutier. Or, depuis cette même date, le réseau autoroutier a augmenté de 654 Km et le nombre de kilomètres parcourus a lui augmenté de 8,41% (VL +10,94% et PL - 4,84%). Si l'on ajoute à cela le Chiffre d'Affaires des entreprises du secteur qui a fait un bond durant cette même période de 37,44% alors que les investissements (hors paquet vert déjà largement compensé) continuent à baisser, on est en droit de s'interroger sur la cohérence entre cette politique sociale et les demandes d'augmentation des tarifs de la part des sociétés concessionnaires.

Cette érosion des effectifs s'opère « au fil de l'eau » par les non-remplacements :

- des départs dits naturels (décès, départs à la retraite,...)
- des démissions,
- des licenciements pour motif personnel,
- des ruptures conventionnelles,

Ces pratiques qui consistent à ne pas remplacer les salariés quelles que soient les raisons de leurs départs s'apparentent à des plans sociaux qui ne disent pas leur nom.

L'hémorragie ne s'arrête pas là puisque d'ores et déjà les principales sociétés d'autoroutes prévoient de réduire les effectifs d'environ 1 500 salariés dans les quatre années à venir.

Cette destruction massive des emplois a trouvé pour premier argument **l'automatisation et la «modernisation» des gares de péages**, mais désormais, ils s'attaquent à d'autres filières de nos entreprises dont particulièrement celles en charge d'assurer la continuité et la qualité de service à l'utilisateur, mais plus gravement encore à la viabilité et à la sécurité des réseaux.

Hier, **la filière péage**, pour laquelle les effets néfastes de l'automatisation à outrance (plus de 97% des traitements automatisés sur certaines sociétés), les réorganisations perdurent, impactant fortement les effectifs, dégradant les conditions de travail et la sécurité des salariés ainsi que celle des usagers. Usagers qui errent parfois dans les voies, cherchant désespérément et vainement une information puisque les péagers ont disparu. Usagers qui doivent aussi patienter parfois jusqu'à 45 mn sur un péage quand un dysfonctionnement technique apparaît.

Aujourd'hui, la réorganisation des Postes de Coordination sécurité du trafic qui engendre quant à elle :

- des dysfonctionnements dans la chaîne de l'information, dysfonctionnements qui diminuent la réactivité nécessaire face aux événements (incidents, accidents, météorologiques) et rallongent ainsi les délais d'interventions de nos équipes.
- une dégradation des conditions de travail de ces salariés.

En cours pour demain : depuis quelques mois les concessionnaires autoroutiers, s'attaquent à la **filière viabilité-sécurité** pour laquelle ils veulent une refonte complète et fondamentale de l'organisation du travail en imposant une polyvalence fonctionnelle, voire même géographique, selon des critères subjectifs qui mettent en péril le service à l'utilisateur et sa sécurité.

Cette Polyvalence entre ces deux métiers qui revêtent chacun pourtant une importance primordiale, conduit à une réduction drastique des effectifs au prétexte que ces services auraient été en « sur qualité » au regard des besoins du NEX (Nex = Niveau d'exploitation qui a succédé au SDER = Schéma Directeur Exploitation Routière). Ceci accroît encore les risques et devient de plus en plus dangereux pour les usagers car les délais d'interventions sur nos tracés autoroutiers (accidents, incidents, objets sur les chaussées, piétons,...) sont augmentés. Nos dirigeants prétextent le moindre trafic de la nuit pour réduire les patrouilles de surveillances nocturnes. Quelles clauses du contrat de plan ou clause tarifaire autorisent de telles pratiques ? Faudra-t-il que les tribunaux continuent à condamner les exploitants pour les contraindre à redresser la barre ?

Concernant la baisse des effectifs, un exemple, sur Autoroutes du Sud de la France faisant partie de Vinci Autoroutes :

→ En 2013 il y a eu 27 licenciements, 45 ruptures conventionnelles et avec les départs naturels non remplacés on arrive à **160 emplois supprimés**. Alors que dans le même temps, ASF a bénéficié du Crédit d'Impôt Compétitivité Emploi à hauteur de **4,3 millions d'euros** soit 4% de la MS, un chiffre qui sera en augmentation en 2014 : 6% de la MS.

Le résultat net d'ASF en 2013 : 739 millions d'euros. (Conservé pour renforcer les fonds propres et financer les investissements ou distribué sous forme de dividendes).

Pour rappel le groupe Vinci a eu un résultat net en 2013 de près de 2 milliards d'euros dont 50% ont été distribués en dividendes aux actionnaires.

→ **Le suivi des interventions sur évènements** (ex. SDER qui a été remplacé par le NEx (niveau d'exploitation de service) qui offre un niveau de service inférieur à ce que l'on pratiquait par le passé.

→ **L'attente aux péages** qui avec l'automatisation et donc la réduction des effectifs n'est plus à la hauteur de ce que les usagers sont en droit d'attendre notamment en été ou les usagers ne sont que faiblement abonnés à des dispositifs tel que les télépéages et que la carence d'embauche des étudiants ne permet pas de traiter en manuel cet afflux.

→ **Le traitement des chaussées sur phénomènes hivernaux** qui souffre d'un déficit de salariés mais n'a pas encore été mis en évidence (hormis sur l'A 89 section ouverte en 2013 et a déjà été fermée à plusieurs reprises) grâce ou à cause d'hivers peu rigoureux depuis la privatisation par rapport à ce que nous avons connu dans les années 1980 et 1990.

En conclusion :

- Les concessionnaires diminuent leur masse salariale pour augmenter leurs profits et les redistribuer à leurs actionnaires ?
- La diminution des emplois dans le domaine autoroutier a des répercussions également sur la sécurité des agents et des usagers. Il suffit pour cela de constater le nombre d'accident à répétition. La réduction des services de patrouilleurs la nuit et l'augmentation des temps d'interventions sur accidents devient très préoccupant pour les salariés, usagers et intervenants (pompiers, force de l'ordre, Samu...).
- Les sociétés concessionnaires d'autoroutes ont massivement supprimés des emplois depuis notamment le « paquet vert » 2009-2010 qui ont détournés les moyens de la relance « environnementale » par des augmentations des péages autoroutiers entièrement automatisés et déshumanisés.
- La question de la renationalisation des sociétés d'autoroutes privatisées en 2005-2006 (hors Cofiroute) est une revendication partagée par nos professions et organisations ; elle nécessite de légiférer en poursuivant les travaux de la commission du développement durable du SENAT 2014 sur le projet de Loi déposé par le groupe CRC en juin 2014 dans ce sens.

Travaux sur l'autoroute A1 entre Lille et Carvin. Chez Vinci, une patrouille d'entretien sur deux a été supprimée.



édouard bride / voix du nord / photopop

Tailler dans les effectifs pour gagner plus

Sur l'ensemble des réseaux, un vrai plan social qui ne dit pas son nom sévit. Mettant en danger la sécurité des personnels des sociétés d'autoroute, mais aussi des usagers.

Bernard Jean, coordinateur CGT de la branche autoroute, a compris que le mouvement d'automatisation des péages était irréversible le jour où les sociétés d'autoroutes lui ont fourni des chiffres comparatifs. « Un poste de receveur en 3 x 8, sept jours sur sept, revient à 240 000 € par an, charges et encadrement compris. » Une borne acceptant les espèces comme les cartes coûte 110 000 € par an à installer et à entretenir, un équipement de télépéage, 15 000 €. La messe est dite. Se pose dès lors la question de la reconversion des personnels affectés au péage. Et c'est là que le bât blesse, car les propositions ne se bousculent pas au portillon, ou prennent la forme de mutations lointaines, et se terminent souvent par une démission. C'est ainsi que les effectifs sur l'ensemble des réseaux ont baissé de 14 % depuis la privatisation – près de 20 % chez APRR (Eiffage), selon Jean-Pierre Capanato, secrétaire adjoint du syndicat SUD. Un vrai plan social qui ne dit pas son nom, « contrairement aux engagements pris par le

gouvernement en 2005 qui avait promis qu'il n'y aurait ni licenciements ni mutations », rappelle le responsable syndical.

Le boom des accidents

Passer plus vite au péage, attendre moins longtemps, apporte un meilleur service à l'utilisateur, pourrait-on objecter. Certes. Mais ces spectaculaires réductions d'effectifs touchent aussi l'entretien, les patrouilles en particulier. Leur fonction est directement liée à la sécurité : elles ont pour mission de débarrasser la chaussée des objets encombrants, des lambeaux de pneus de camions éclatés jusqu'aux animaux écrasés. Chez Vinci, une patrouille sur deux a été supprimée. Chez Eiffage, la direction réfléchit à la possibilité de supprimer les patrouilles de jour et de ne conserver que celles de nuit. Une équipe d'astreinte interviendra en cas d'alerte, avertie par les automobilistes. Les autoroutes françaises, qui passaient pour les mieux entretenues du monde, risquent d'y perdre leur image.

Sur tous les réseaux, les délais d'intervention lors d'accidents ont été allongés, passant de douze à seize minutes, afin de regrouper les PC de sécurité. Quatre minutes d'écart, c'est peu, mais ça laisse le soin aux pompiers d'arriver les premiers sur le lieu et d'entreprendre le balisage. Au point que, dans le sud de la France, certaines casernes réclament un camion spécial de couleur jaune pour effectuer ce travail.

« La sécurité des usagers est en cause, poursuit Jean-Pierre Capanato. La nôtre aussi, conséquence de la recherche effrénée de productivité. » Ce qui est vrai chez Eiffage l'est aussi chez Vinci. Ainsi, selon son rapport annuel 2010, le groupe reconnaît une hausse de la fréquence des accidents touchant le personnel (+ 26 %) comme de leur gravité (+ 23 % en un an). Fort heureusement, les blessures se limitent le plus souvent à de grosses entorses. Mais, il y a quelques semaines, un accident mortel à Tournus, le premier depuis 1997 sur le réseau APRR, au cours duquel un surveillant de travaux a été percuté par un camion lors d'une intervention sur un accident, conduit les syndicats à s'interroger. L'agent était-il vraiment à sa place, n'a-t-il pas remplacé une équipe de sécurité, plus expérimentée mais trop longue à intervenir ? Réponse quand l'enquête sera bouclée. ■ J.-C.J.

- **L'emploi et les moyens des directions interdépartementales des routes (DIR) pour le réseau non concédé (données chiffrées : source ministère MEDDE/DGITM) :**

| Cibles en DIR Programme IST | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 |
|--------------------------------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| ETP cibles | 7846,5 | 8231,2 | 8215,7 | 8209,0 | 8566,7 | 8527,1 | 8439,3 | 8381,3 |

Ce tableau retrace les ETP cible des directions interdépartementales des routes sur la période 2007-2014.

Il convient toutefois de noter que ces effectifs cibles correspondent à un périmètre qui a pu évoluer notamment :

- Par l'inclusion d'OPA en 2008 à la suite des programmes de la LOLF de la direction des routes avec les autres programmes.
 - Par le fait qu'à la suite de la loi sur les Parcs et de sa mise en œuvre par département, un certain nombre d'OPA travaillant préalablement dans certains Parcs ont été intégrés dans les DIR.
- Lorsqu'on parle d'emploi dans le domaine routier, il faut différencier les emplois relatifs aux grands travaux d'investissement qui concernent le domaine du BTP et les emplois relatifs à l'entretien et à l'exploitation du réseau qui sont des emplois de par nature plus pérennes
 - L'Etat quant à lui, agit par dogmatisme avec une politique de suppression des emplois de fonctionnaires. Lors de la création des DIR en 2006 et du transfert des personnels en 2007, l'administration estimait qu'il manquait un millier d'emplois pour faire fonctionner les DIR. Malgré une augmentation des effectifs du fait de transfert interne d'OPA lié à la suppression des Parcs départementaux, les effectifs sont toujours en déficit d'au moins 500 ETP supplémentaires.
 - A cela, il faut ajouter le transfert des parcs en 2010 et 2011 qui assuraient les prestations d'ateliers, magasins, exploitation, radio... certaines DIR ont pu conventionner pour certaines prestations avec les parcs transférés dans les départements. Ces conventions se sont terminées fin 2013. La majorité de ces missions est dorénavant confiée au secteur privé.
 - Plus l'Etat diminue ses effectifs, plus les missions sont externalisées, plus les coûts d'exploitation augmentent, plus le service public diminue. Le coût des prestations du secteur privé étant plus élevé par rapport à des dépenses d'entretien budgétaires, c'est moins de service public ou tout au moins un service rendu plus cher pour l'utilisateur et le contribuable.

4- Vos propositions et les priorités de votre organisation concernant ce qui avait d'ailleurs été défini au titre de ses « premières priorités » par la *Commission Mobilité 21*, seront aussi au cœur des questionnements de la mission. (Philippe Duron, qui a conduit les travaux de *Mobilité 21* et qui préside l'AFITF, est aussi membre de notre mission). L'impasse budgétaire dans laquelle nous nous trouvons ne saurait servir de prétexte ... à ne rien faire ! D'ailleurs, le monde du BTP pâtit d'un manque de commandes et n'aurait plus de visibilité concernant les commandes publiques qui représentent presque la moitié de son activité en valeur, ce qui génère un risque majeur pour l'emploi dans le secteur.

Cf. carte de France + tableau en annexe

- Les projets routiers du plan de relance : 23 opérations seraient réalisées par les 7 sociétés d'autoroutes.

Le Gouvernement met en place un plan de relance autoroutier sur la période 2014-2020 et attend le feu vert de l'Europe pour mettre en place de nouvelles concessions avec les sociétés concessionnaires actuelles dans le cadre de l'adossé dérogatoire au droit commun de la concurrence (sans appel d'offre, par avenant aux concessions actuelles) des projets à hauteur de 3,7 milliards €; Selon les projets, le financement interviendrait sous forme d'un allongement de la durée de concession et/ ou des hausses tarifaires pour les principales sociétés concessionnaires afin de leur compenser ces investissements d'une part, sur le réseau routier national non concédé (gratuit) qui impacte l'organisation des services routiers de l'Etat par des transferts d'agents publics aux sociétés privées et d'autre part, sur quelques autoroutes concédées.

Ces travaux rapportent beaucoup et pour longtemps, aux majors du BTP qui sont les mêmes actionnaires : Vinci et Eiffage !

C'est donc touche par touche, après les scandaleuses privatisations des sociétés publiques concessionnaires d'autoroutes intervenues en 2005-2006, ayant bradé le patrimoine routier des autoroutes à «vil prix» (14 Mds €) aux groupes privés et leurs filiales (VINCI pour les réseaux Cofiroute, ASF et Escota; EIFFAGE pour les réseaux APRR et Aréa et ABERTIS (groupe espagnol) pour les réseaux SAPN et SANEF) que le Gouvernement poursuit par de nouvelles concessions aux sociétés concessionnaires actuelles.

L'«or gris du bitume» continuera à couler à flots pour les actionnaires tandis que les salariés des sociétés concessionnaires ont à faire face à des baisses des moyens pour permettre d'atteindre d'importants gains de productivité qui entraînent des réductions de plusieurs milliers d'emplois notamment de péagistes suite à l'automatisation des péages.

Le dogme de la baisse du «coût du travail» pousse à de nouvelles restructurations liées à l'organisation du travail, à la baisse du niveau de qualité de service et de la sécurité des salariés et usagers

- Suite à ce plan de relance, seront mises en concessions nouvelles les autres projets autoroutiers à péages retenus dans la liste des premières priorités du rapport DURON (commission Mobilité 21 sur l'ex SNIT) à réaliser d'ici 2030.

Le schéma national de la mobilité durable (ex-SNIT) n'exige pas de nouvelles capacités autoroutières en France au-delà des projets « coups partis » ou en cours de procédures DUP qui peuvent être reconsidérées selon le rapport DURON, en vue de solution d'aménagements routiers des infrastructures existantes. Il y a un besoin d'entretien urgent et prioritaire pour rattraper un bon niveau de renouvellement et de sécurité des routes nationales. D'ailleurs, les propositions DURON portent la priorité de l'investissement à la régénération des réseaux existants.

Pour la CGT, les projets routiers engagés et susceptibles d'être lancés dès 2015 dans le cadre des futurs contrats de plan Etat/Région multimodaux 2014-2020 ne doivent pas se réaliser dans le cadre de nouvelles concessions autoroutières.

Les projets routiers neufs doivent être réalisés dans une approche multimodale sinon c'est le risque d'aller vers le retour du tout routier au détriment des modes alternatifs et de l'aménagement du territoire. Ils doivent être décidés en cohérence avec les enjeux de la transition énergétique et écologique. L'Etat doit avoir une vision à long terme car il s'agit d'investissement d'intérêt général pour l'avenir et les générations futures. Il faut donc replacer le service public et la maîtrise publique comme enjeux essentiels.

Il faut une volonté politique pour rechercher des ressources financières disponibles. La CGT dénonce la politique d'austérité et de réduction des dépenses publiques qui constitue une vision à court terme sous le dogme du libéralisme et de la dette publique jouant contre une politique de croissance économique. La CGT porte l'exigence de solutions de financements publics pour entretenir et régénérer les routes existantes et la mise en œuvre d'un plan d'investissement d'avenir de 40 milliards d'€ pour les projets de développement conformément aux recommandations du rapport Duron et qui a fait l'objet d'engagement du Gouvernement pour la période 2015 -2030.

Voilà pourquoi la CGT s'oppose aux concessions en dénonçant la double peine aux usagers en tant que contribuable, ils les ont largement financés et maintenant ils seront soumis aux péages, faisant payer l'usage cette fois-ci de l'autoroute, pour grossir les extraordinaires bénéfices des sociétés concessionnaires depuis les privatisations qui affichent un taux de rentabilité de l'ordre de 8%.

Où est la liberté de choix de l'utilisateur d'une route nationale gratuite sans être obligé de se déplacer sur l'autoroute payante pour aller au travail ? Sachant que ce dernier a le droit à un itinéraire alternatif de routes nationales de qualité et gratuit : principe de contrepartie effective aux péages et principe d'égalité de traitement de l'utilisateur.

Cela suppose, pour l'entretien et la mise à niveau de sécurité des routes existantes à 2x2 voies nécessaires pour les usagers, l'écoulement des trafics et le traitement de la congestion, une volonté politique de rechercher des ressources financières disponibles pour rester sous maîtrise d'ouvrage publique avec la capacité de faire des emprunts à des taux d'intérêt bas et sortir des contraintes du marché financier spéculatif (le capital coûte cher à la France, banques et actionnaires font d'extraordinaires ponctions sur les richesses créées, qui s'additionnent aux cadeaux aux entreprises).

Il faut arrêter cette spirale infernale des privatisations et des externalisations des missions qui touchent les salariés, les usagers et les citoyens qui vont à coup sûr, payer le prix fort pour emprunter un réseau, déjà financé par l'impôt.

La Cour des comptes dans son rapport de juillet 2013, déclare : suite au plan de relance environnemental des autoroutes en 2010 « *ainsi, les bénéficiaires des sociétés concessionnaires n'ont pas été réinvestis dans des investissements nouveaux ou dans des diminutions de tarifs ; ce modèle ne peut donc qu'aboutir à une hausse constante et continue des tarifs* ».

Conclusion :

Les principaux constats de cette situation avaient été partagés par madame la ministre Delphine Batho, qui nous avait à l'époque accepté le principe d'une étude sur le bien fondé et les impacts des externalisations en regard de l'abandon de missions publiques, étude restée sans suite au niveau du CGEDD !

La CGT propose de réinitialiser cette étude dans le cadre de votre mission afin d'établir une comparaison des coûts de ces prestations avec ceux des missions exercés par les agents publics. Ces travaux doivent permettre d'alimenter une analyse approfondie des missions exercées sur le réseau routier national non concédé. Sur le réseau concédé, il est clairement établi la nécessité de faire une analyse économique et financière des activités des sociétés concessionnaires conformément des recommandations du rapport de la Cour des comptes.

ANNEXE

Suite au projet du plan de relance autoroutier du gouvernement et au projet de loi sur la renationalisation des sociétés d'autoroutes, vous avez ci-dessous une question écrite (publié au JO le 17/06/14 page 4846) d'André CHASSAIGNE – Député Gauche démocrate et républicaine du Puy-de-Dôme au secrétaire d'Etat aux Transports :

Coûts réels qui seraient engendrés en cas de nationalisation des sociétés d'autoroute

M. André Chassaingne attire l'attention de M. le secrétaire d'État, auprès de la ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, chargé des transports, de la mer et de la pêche, sur les coûts réels qui seraient engendrés en cas de nationalisation des sociétés d'autoroute.

En effet, en janvier 2014, lors des débats au Sénat sur la proposition de loi déposée par les sénateurs communistes, républicains et citoyens relative à la nationalisation des sociétés d'autoroutes et à l'affectation des dividendes à l'agence de financement des infrastructures de transports, le chiffre de 40 milliards à 45 milliards d'euros a été une nouvelle fois avancé pour souligner qu'une telle mesure serait « déraisonnable en ces temps de maîtrise de la dépense publique ».

Ce chiffre s'appuyait sur des estimations, notamment celle de la Cour des comptes. **Mais il semble bien difficile de justifier une telle estimation.**

En premier lieu, les sociétés d'autoroute ont été privatisées **pour un montant de 15 milliards d'euros en 2006**. Un tiers de la durée résiduelle des concessions **s'est en effet déjà écoulé**, puisque les contrats de concession arriveront à terme en 2027-2032.

Par ailleurs, le trafic observé a été plus faible que celui prévu en 2005.

Enfin, la possibilité de rachat des concessions prévue contractuellement à l'article 38 des cahiers des charges, et la mise en œuvre du mécanisme d'indemnisation qu'il comporte, de même nature que celui qui a été la base du prix de vente en 2005, se ferait sur la base du taux d'actualisation sur lequel le Gouvernement et les concessionnaires se sont accordés pour le programme d'investissement, soit 7,8 %, induisant une base de valorisation beaucoup plus faible que le taux retenu en 2005.

En conséquence, **il lui demande de lui préciser les coûts de rachat réels envisageables pour ces sociétés.**



Branche sociétés d'autoroutes

Compte-rendu de l'Audition à l'Assemblée nationale du 10 septembre 2014 sur la place des autoroutes dans les infrastructures de transport

La délégation CGT conduite par Nicolas Baille, secrétaire général de la Fédération CGT de l'Équipement/Environnement, accompagné de Gérard Le Briquer, secrétaire de l'Union interfédérale des transports CGT, Hugues Granier, chargé de la coordination de la branche Sociétés d'autoroutes de la Fédération CGT des transports, de Willy Garing, secrétaire général du SNPTRI-CGT (secteur exploitation) et de Charles Breuil, secrétaire général du SNOA-CGT (secteur ouvriers d'État) a été reçue par la mission parlementaire présidée par Bertrand Pancher et dont le rapporteur est Jean-Paul Chanteguet que [nous avons sollicité suite à la remise de son rapport sur l'ECOTAXE PL](#).

La CGT était invitée à donner son analyse et ses positions revendicatives sur la proposition du Député Chanteguet d'une mission pour «explorer le principe d'engager une opération de rachat des concessions autoroutières afin que l'Etat en reprenne le contrôle».

- **La dégradation du réseau routier national non concédé** : c'est un constat partagé par les parlementaires ainsi que celui sur la « déficience » du service public routier pour garantir l'entretien des routes nationales dont 15% des chaussées et 12% des ouvrages d'art ont un indice de mauvaise qualité. Cette dégradation renvoie à une situation préoccupante en matière de moyens budgétaires et d'effectifs pour assurer les missions d'entretien et d'exploitation. La CGT a fait valoir que le processus d'externalisation et de privatisation des missions affaiblit le service public, sans oublier les impacts lourds des budgets d'entretien de la route de plus en plus contraints dans le cadre des politiques d'austérité et de réduction des dépenses publiques. La conséquence en terme d'emploi et d'organisation du travail, est une dégradation des conditions de travail, des réorganisations continues avec des baisses des niveaux de service et de sa qualité rendue par les agents ainsi que de leur sécurité, vu le nombre d'accidents à répétition qui touchent mortellement les agents, et bien sûr les usagers. Pour la CGT, il faut reconquérir un véritable service public routier avec une politique routière nationale de l'entretien et de la maintenance du patrimoine routier sous maîtrise publique assurée par des agents sous statuts publics avec des moyens et des outils mutualisés tels que les Parcs départementaux dans les Directions interdépartementales des routes (DIR).
- **La situation concernant les sociétés d'autoroutes privatisées en 2005-2006** : elle a fait l'objet d'un échange vif quant à la logique de gains de productivité qui fait régresser l'emploi, depuis 2005, lié à l'automatisation des péages et à la pression de plus en plus forte sur le travail des salariés. Le dogme du coût du travail pousse les sociétés à rechercher de plus en plus de « polyvalence » sur fond de déficit d'effectif, ce qui a pour conséquence une dégradation des situations de travail avec augmentation des accidents impliquant également les intervenants (pompiers, Samu...). Qui plus est, ces mêmes sociétés profitent des aides publiques aux entreprises via le CICE (crédit impôt compétitivité emploi) par exemple 4,3 M€ en 2014 pour ASF soit 4% de la masse salariale pour déboucher sur 160 suppressions d'emplois ! Un effet d'aubaine et preuve de la nocivité du pacte de responsabilité à l'œuvre que dénonce la CGT. Elles utilisent également à outrance les ruptures conventionnelles pour se séparer des agents les plus âgés en les renvoyant sur les allocations chômage !

- **Les parlementaires ont été interpellés par la CGT ainsi que par le Député Chanteguet** sur le retour à la maîtrise publique des sociétés d'autoroutes. Chacun des parlementaires ayant donné son point de vue :
- Pour certains, ça ne peut plus continuer tant en terme de logique de croissance des bénéficiaires non réinvestis qu'en terme de hausse continue des péages.
 - Pour d'autres, le plan de relance autoroutier du gouvernement s'inscrit dans sa logique de privatisation. L'Etat dit qu'il n'a plus d'argent et que les concessions sont la seule solution pour permettre de réaliser les investissements routiers dans les délais, ce que conteste la CGT à travers notamment [la pétition contre les privatisations](#).

Pour la CGT, les routes concernées doivent être régénérées et mises à niveau de sécurité pour répondre aux besoins, sans péages et doivent rester gratuites pour l'utilisateur. Elles doivent être financées dans le cadre du budget de l'Etat et de l'AFITF qui gère un budget de crise suite à l'abandon de l'écotaxe PL. Pour la CGT, l'Etat doit reprendre la main sur les dividendes tirés des péages; l'Etat peut par exemple, taxer les bénéficiaires des sociétés d'autoroutes dans le cadre d'une réforme globale de la fiscalité à laquelle doit s'intégrer la fiscalité environnementale (péage transit PL) à la faveur d'une politique multimodale et complémentaire des modes.

- **M. Chanteguet propose de dénoncer par anticipation les concessions actuelles**, quid des moyens financiers pour le faire ? Il est, de son point de vue, possible d'avoir une gestion publique des péages (8,6 milliards €/an) pour entamer un remboursement des indemnités aux sociétés. Cependant, de notre point de vue, cela ne peut que conduire à l'ouverture à la concurrence de l'exploitation des autoroutes ! Certains parlementaires portent à maintenir les concessions pour continuer à réaliser les projets qui, de leur point de vue, ne verraient pas le jour dans le contexte actuel de crise de la dette et du déficit public. Pour la CGT, le financement est possible ! Nous avons fait valoir que 40 milliards € du pacte de responsabilité d'aides publiques aux entreprises (200 milliards € toutes confondues) sont accordées sans contrepartie pour l'emploi et l'investissement.

Le choix de l'Etat de poursuivre la privatisation doit être à nouveau dénoncé et combattu pour imposer d'autres alternatives à la réalisation de ces projets nécessaires pour améliorer la sécurité des trafics et des usagers, avec des financements publics possibles dans le cadre d'un pôle public financier que revendique la CGT.

- **Pour la CGT, la question de la renationalisation des sociétés d'autoroutes** est une volonté politique. Elle engage une réflexion sur le long terme. Elle est donc d'actualité et doit, à nouveau, être débattue au sein du Parlement comme cela avait été initié au SENAT en juin dernier par le dépôt d'un projet de loi à l'initiative du Groupe Communistes, républicains et citoyens (CRC) qui a été reconnu comme pertinent par les Sénateurs de tous bords. Les désaccords de certains sénateurs s'affichent sur la volonté politique et l'opportunité de mobiliser des ressources financières pour indemniser le rachat du patrimoine routier.

La CGT propose de réinitialiser une étude, acceptée en son temps par la ministre Delphine Batho, afin d'établir une comparaison des coûts de ces prestations avec ceux des missions exercées par les agents publics. Les travaux de la mission parlementaire doivent permettre d'alimenter une analyse approfondie des missions exercées sur le réseau routier national non concédé. Sur le réseau concédé, il est clairement établi la nécessité de faire une analyse économique et financière des activités des sociétés concessionnaires conformément aux recommandations du rapport de la Cour des comptes.



PETITION NATIONALE

Scandale national : Non aux privatisations des routes !

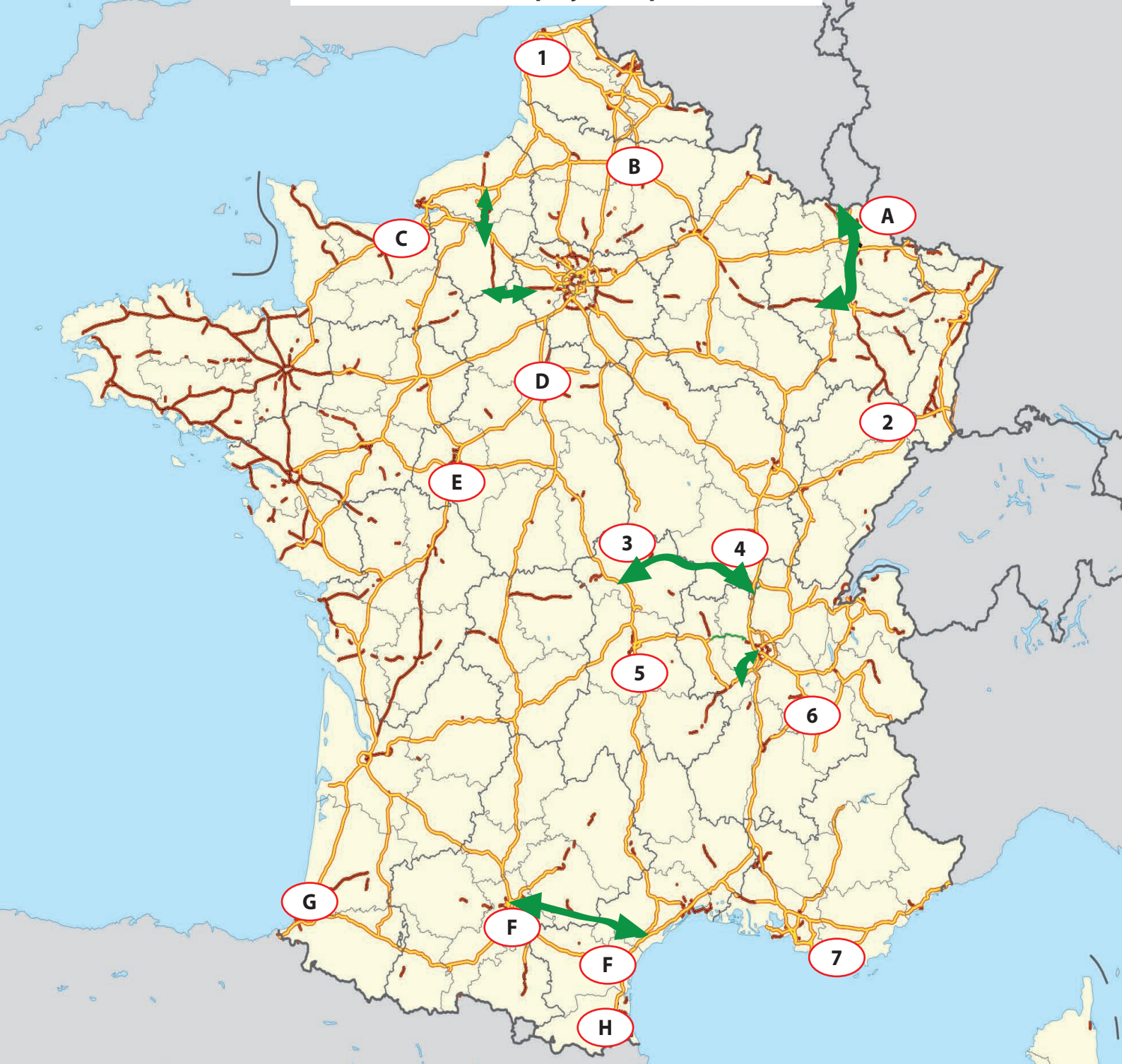
► **Après le scandale national des privatisations des sociétés concessionnaires publiques en 2005-2006**, bradées par les Gouvernements successifs de Raffarin et Villepin... Le Gouvernement actuel cherche à mettre en place un plan de relance autoroutier 2015-2020 en confiant à nouveau aux sociétés actuelles, la réalisation et l'exploitation de tronçons de routes nationales (voir carte) exploitées pour certains projets par les services routiers de l'Etat des Directions Interdépartementales des Routes (DIR) et pour d'autres opérations déjà concédées. On dit que l'Etat n'a pas d'argent, il confie donc leur financement (1,2 milliards € impactent les DIR et 2,5 milliards concernent des opérations supplémentaires demandées aux sociétés d'autoroutes) aux sociétés concessionnaires actuelles par « adossement » des projets en contrepartie d'un allongement des durées de concessions existantes (de 2 à 3 ans supplémentaires s'ajoutant aux 30 ans). C'est un nouveau scandale car il est avéré que la quasi-totalité des investissements sera remboursé dans les dix prochaines années ; les années restantes des concessions rapporteront des sommes considérables payées par les usagers : **en quelque sorte une double peine puisque les routes concernées sont déjà payées par les contribuables et continueront d'être payées par l'utilisateur** pendant les années de concessions à travers les péages, quoiqu'en disent certains élus locaux en promettant une exonération du péage pour les riverains ! Cette stratégie de l'Etat de faire croire que c'est le recours à l'argent privé qui va financer ces projets, et que cela permet d'accélérer la mise en œuvre des opérations, est FAUSSEMENT assénée par le Gouvernement et certains élus.

Cette pétition a pour objectif d'alerter contre la privatisation des routes nationales et la hausse continue des péages pour le profit des sociétés privées d'autoroutes : leurs bénéfices doivent être réinvestis, ce qui est loin d'être le cas selon la Cour des comptes, au profit de l'intérêt général dans le cadre de négociation de nouveaux contrats de plan entre l'Etat et les sociétés d'autoroutes, favorables au retour des bénéfices aux infrastructures de transport.

► **Où est la liberté de choix de l'utilisateur d'une route nationale gratuite**, sans être obligé de se déplacer sur l'autoroute payante pour aller au travail ? Sachant que ce dernier a le droit à un itinéraire alternatif de routes nationales de qualité et gratuit : principe de contrepartie effective aux péages et principe d'égalité de traitement de l'utilisateur, droit déjà supprimé par exemple sur la RN10. Cela suppose, pour l'entretien et la mise à niveau de sécurité des routes existantes à 2x2 voies nécessaires pour les usagers, l'écoulement des trafics et le traitement de la congestion, une volonté politique de rechercher des ressources financières disponibles afin de rester sous maîtrise d'ouvrage publique avec la capacité de faire des emprunts à des taux d'intérêt bas et sortir des contraintes du marché. Avec un budget de l'Etat qui ne sacrifie pas les dépenses publiques au motif que l'Etat doit se désendetter et une enveloppe de plus d'1 milliard € de recettes perdue de l'Ecotaxe, si le Gouvernement ne lève pas la suspension rapidement...

Cette pétition doit permettre de réaffirmer la nécessité d'une maîtrise publique globale du système de transport. C'est répondre à l'intérêt général et aux besoins, dans un souci de complémentarité entre les modes de transports en replaçant le service public au cœur des enjeux de la transition énergétique et écologique.

Carte de France des projets de privatisations



Projets de privatisation des routes nationales et autoroutes concédées : Plan de relance autoroutier

| Routes nationales | | | | Autoroutes concédées | | |
|-------------------|----------|--|---------|----------------------|-------------------------|----|
| N° | DIR | Section concernée | Km | N° | Section concernée | Km |
| 1 | DIR NORD | Extrémités RN 42 à St Omer et à boulogne | 5 | A | A4 Metz | 10 |
| 2 | DIR EST | RN1019 Sevenans - Héricourt | 10 | B | A29 Amiens | 30 |
| 3 | DIR CE | RCEA Allier / Montmarrault - Le Montet | 14 | C | A13 - A813 Caen Rouen | 30 |
| 4 | DIR CE | RCEA Saone et Loire | 7 ou 18 | D | A10 Orléans | 15 |
| 5 | DIR MC | Elargissement A75 Sud clermont ferrand | 11 | E | A10 tours | 25 |
| 6 | DIR CE | A480 Grenoble voire A48 | 15 | F | A61 Toulouse - Narbonne | 35 |
| 7 | DIR MED | Itinéraire A50 - A57 | 12 | G | A63 Biarritz | 25 |
| | | | | H | A9 Le Boulou | 10 |

Plan investissements aurotoutier (création, élargissement, contournement, ...) 2015 - 2030 ; privatisations totales ou partielles de RN : (RN 126 Castres -Toulouse; RN 12/RN 154 Dreux-Nonancourt; A31 Toul-frontière luxembourgeoise; RCEA Montmarrault - Macon; A45 Lyon- St Etienne; A28-A13 Contournement Est de Rouen)

APPEL POUR DES ASSISES DE DÉFENSE, DE DÉVELOPPEMENT ET DE DÉMOCRATISATION DES SERVICES PUBLICS

Organisations, collectifs et coordinations parties prenantes des assises :

FSU, Union Syndicale Solidaires, UGFF-CGT, CGT Services Publics, FNME-CGT, Fédération CGT Equipement-Environnement, SYAC CGT, CGT Banque de France, FERC-CGT, Fédération CGT des Cheminots, Sud PTT, Sud Rail, Sud-Santé Sociaux, Sud-Santé Solidaires APHP, Solidaires Finances publiques, Sud Collectivités territoriales, Solidaires Douanes,

Coordination Nationale des Comités de défense des Hôpitaux et Maternités de Proximité, Convergence nationale Rail (CNR), Collectif « La santé n'est pas une marchandise », Coordination Eau IDF, Coordination nationale des associations pour le droit à l'avortement et à la contraception (CADAC), Association d'usagers pour la Défense du Service Public du pays de Luçon, Association de défense des Services Publics et de leurs usagers-Hautes-Alpes, Collectif des résistances en Comminges, Collectif nantais pour le droit à la santé et à la protection sociale pour toutes et tous, Collectif de défense et de développement des services publics (CDDSP) de l'Ardèche, CDDSP Creuse, CDDSP Hautes Pyrénées, Convergence Indre et Loire, Vivent les services publics Bouches-du-Rhône (VSP 13),

Appel des Appels, ATTAC, AITEC, CNAFAL, Droit au Logement (DAL), Fondation Copernic, Réseau Éducation populaire, Résistance Sociale (RESO), UFAL, Union nationale des retraités et des personnes âgées (UNRPA),

ANECR, Cap à Gauche en Corrèze, Démocratie et Socialisme, Gauche Avenir, Maintenant la Gauche, Ensemble!, EELV, Gauche Unitaire (GU), Jeunes Ecologistes, Mouvement Jeunes Communistes de France, NPA, Parti de Gauche (PG), PCF, PCOF, République et Socialisme (R&S)...

APPEL POUR DES ASSISES DE DÉFENSE, DE DÉVELOPPEMENT ET DE DÉMOCRATISATION DES SERVICES PUBLICS

Les services publics, sont dénigrés: ils coûteraient cher, seraient inefficaces, les agents seraient trop nombreux et privilégiés...

Cette propagande n'a qu'un but : faciliter, malgré les contestations, l'entrée de ces secteurs dans la sphère marchande au seul profit des milieux financiers via les législations nationales, les directives européennes et les accords internationaux (en cours: quatrième paquet ferroviaire, traité transatlantique, Accord sur le Commerce des Services...).

Pourtant les privatisations, les démantèlements, la gestion « rentable » ont fait la preuve de leur inefficacité : augmentation et illisibilité des tarifs (SNCF, téléphonie...), baisse de la qualité des services (Poste, Pôle emploi...) jusqu'à celle tragique de la sécurité (hôpitaux, transports...), gabegie financière (Partenariats Publics-Privé, braderie de notre patrimoine, externalisation ...).

Pourtant dans une société fragilisée par la crise mais en mutation rapide, les besoins en services

publics sont plus importants.

A tous les âges et dans tous les domaines de la vie, le besoin du collectif, de la solidarité grandit.

Pourtant les services publics et la protection sociale solidaire ont joué un rôle d'amortisseurs de la crise en 2008.

Et pour cause ! Les services publics, vecteurs d'égalité, sont fondamentaux pour:

- l'accès effectif aux droits, la mise en œuvre des solidarités, la mise en commun et la répartition des richesses,

- toute politique voulant faire prévaloir l'intérêt général aux intérêts particuliers, l'égalité des femmes et des hommes, l'Humain à la finance ;

- l'aménagement du territoire et la transition écologique.

Les services publics sont donc indispensables à toute alternative à l'austérité. Ils sont créateurs de richesse. Locaux ou nationaux, ils ne doivent pas devenir les variables d'ajustement de la recherche de profit comme l'induisent les réformes successives dont la réforme territoriale.

**Aussi, nous, citoyen-ne-s, élu-e-s, salarié-e-s, usagers-ères,
Organisations syndicales, associatives et politiques, collec-
tifs et coordinations,**

**Appelons et nous engageons à faire converger nos exigences
et nos luttes pour la défense, le développement et la démoc-
ratisation des services publics,**

**Appelons et nous engageons à constituer des collectifs lo-
caux à les dynamiser et les développer, pour débattre et
lutter afin de faire vivre nos services publics dans nos ter-
ritoires.**

Rejoignez-nous, signez l'appel!

Par internet : www.convergence-sp.org

Par courriel : convergenceservicespublics@gmail.com

Par téléphone : 07 81 58 32 16

Par courrier : bulletin réponse en page 3



PROPOSITION DE FEUILLE DE ROUTE

soumise au débat des collectifs, coordinations et organisations :

L'apport de collectifs locaux qui luttent et débattent pour faire vivre les services public dans les territoires est indispensable.

Ensemble nous montrerons que le service public est une idée bien plus moderne que la recherche de profit financier. La conférence-débat de la Convergence du 16 mai 2014 a décidé de la tenue d'assises pour les services publics, couplées à une manifestation nationale, qui aura lieu en juin 2015 à Guéret et a ciblé comme axes de réflexion :

- les évolutions induites par les politiques d'austérité et leurs conséquences sur les niveaux et les modes de gestion, ainsi que sur la vie quotidienne des uns et des autres
- le rôle de l'Etat, en articulation avec celui des collectivités territoriales et de l'Europe
- le financement des services publics (réforme fiscale, péréquations...)
- les nouvelles formes de démocratie à trouver et mettre en place
- la nécessité de mener une bataille idéologique (arguments sur l'efficacité du service public, déconstruction de ceux sur le déficit public et le coût des services et des emplois publics), de communication (discours parlant à une nouvelle génération n'ayant pas connus les « vrais » services publics de réseaux, faire mieux connaître les réussites et les luttes et enjeux en cours, information sur les différents traités...)
- l'impulsion de nouvelles formes d'action, les modalités de leur convergence, y compris au niveau européen.

Nous proposons donc de mettre en perspective la rédaction d'un nouveau Manifeste pour les services publics du XXIème siècle. Nous ne partons pas de rien : notre manifeste du 10 juin 2007 pour les services publics pourrait servir de base à ce travail. Il est nécessaire de tenir compte de l'impact des politiques d'austérité, et d'aller plus loin et plus concrètement dans l'élaboration de propositions alternatives visant à mettre les finances au service de la satisfaction des besoins de toutes et tous et d'une nouvelle logique de développement.

Bulletin réponse

Nom et Prénom :

Ville : Département :

Courriel : Téléphone :

Responsabilité(s)/mandat(s)/Profession :
souhaite :

signer l'appel pour les assises des services publics et être tenu informé des initiatives

à titre individuel ou au nom de mon organisation :

participer au développement et/ou à la création de collectifs dans mon département ou ma ville.

apporter ma contribution financière à la réussite des assise :€ (chèque à l'ordre de « Convergence Services Publics »)

Signature :

A retourner à : convergenceservicespublics@gmail.com

Ou par voie postale : **Convergence des services publics,**

Hôtel de Ville, Esplanade François Mitterrand, 23 000 Guéret.

Liste des premiers signataires

Roderic AARSSE (maire-adjt Malakoff, Conseiller comm.), Etienne ADAM (Sud Santé, Caen), Fatah AGGOUNE (maire-adjt Gentilly, ANECR), Michel ANGOT (FSU), Michel ANTONY (prdt d'honneur CN hôpitaux et mater. de prox., Comité de Lure), Eliane ASSASSI (prdtte groupe comm. Rép. et citoyen au Sénat), Geneviève AZAM (porte-parole d'ATTAC), Marinette BACHE (Conseillère de Paris, prdtte de RESO), Nicolas BAILLE (SG de la FD CGT Equipement-environnement), Catherine BASSANI-PILLOT (conseillère municipale de Nantes, prdtte de l'Entente pour le Développement de l'Erdre Navigable et Naturelle), Guy BATIOT (conseiller municipal de La Roche-sur-Yon), Hervé BASIRE (SG de la FERC-CGT), Marie-France BEAUFILS (sénatrice-Maire de Saint-Pierre-des-Corps), Fabienne BELLIN (FSU), Lela BENCHARIF (vice-prdtte EELV région Rhône-Alpes), Gérard BERTHIOT (Vice-prdt PS région Champagne Ardenne, D&S), Eric BEYNEL (Co-délégué général de Solidaires), Pierrette BIDON (EELV Creuse), Joël BLANCHARD (conseiller municipal d'Aizenay), Michel BOCK (conseiller régional IDF), Philippe BOCQ (co SG Solidaires douanes), Jean-Marie BONNEMAYRE (prdt du CNAFAL), Anne BONNERAT (ATTAC Creuse), Nathalie BONNET (Secrétaire fédérale de SUD Rail), Anne-Marie BOUDOU (Conseillère régionale Bretagne), Jean-Louis BOUILLET (2C2A – Cercle Citoyen Antilibéral Altermondialiste -, Creuse), Michel BOURGAIN (maire de l'Île-Saint-Denis, vice-prdt de l'assoc. des maires de France), Didier BOURGOIN (SG SNUIAS-FSU), Jacques BOUTAULT (bureau exécutif EELV, maire du 2ème arrondissement de Paris), Philippe BREUIL (conseiller général Creuse), Benoît BRULIN (conseiller municipal de Javerdat), Marie-Claire CAILLETAUD (FNME-CGT), Aymard de CAMARET (ATTAC PARIS-IDF), Jean-Marc CANON (Secrétaire général UGFF-CGT), Françoise CASTEX (ancienne prdtte intergroupe services publics Parlement européen), Julie CAUPENNE (SG Appel des Appels), Philippe CESBRON (maire de Rablay-sur-Layon), Jean-Claude CHAILLEY (SG RESO), Jean-François CHALOT (SG CNAFAL), Agnès CHARAIX-PY (EELV, Conseillère municipale et communautaire de Nîmes), André CHASSAIGNE (prdt groupe Gauche Démocrate et Républicaine à l'Assemblée Nationale), Laura CHATEL (secrétaire fédérale Jeunes Ecologistes), Philippe CHRETIEN (ADECR 94), Stéphane COLONEAUX (ADECR 94), Jean COMBASTEIL (Porte-parole de Cap à Gauche 19), Eric COQUEREL (SN du Parti de gauche), Alexis CORBIERE (SN du Parti de Gauche), CORDAT Philippe (SG du comité régional de la CGT centre), Fabien COSTE (secrétaire dptal PCF 37), Pierre COURSALES (Sociologue, FSU, Montreuil), Yann COURTET (vice-prdt ADSP au pays de Luçon), Francine DAERDEN, (adjte au maire de Briançon), Jérôme DAMMEREY (coSG SNUEP-FSU), Philippe DAMOISEAU (Secrétaire féd. SUD Collectivités territoriales), Noël DAUCET (SN du SNUTEFI-Pôle-emploi-FSU), Claude DEBONS (Gauche Avenir), Bernard DEFAIX (secrétaire Convergence nationale SP), Gilles DEGUET (vice-prdt de la région Centre EELV), Jean-Claude DELANOUE (Rencontre du Service Public Romorantin), Christophe DELECOURT (SN UGFF-CGT), Patrick DELFOSSE (Prdt CNR), Evelyne DELUZE (présidente ADSP pays de Luçon), Brigitte DEL PERUGIA (conseillère municipale de Hyères), Evelyne DELUZE (secrétaire CN hôpitaux et mater. de prox.), Hélène DERRIEN (vice-prdtte CN hôpitaux et mater. de prox.), Daniel DEXET (conseiller général Creuse), Farid DJABALI (Conseiller municipal Mity-Mory), Jean-Michel DREVON (Institut de recherche FSU, Le Mans), Vincent DREZET (SG de Solidaires Finances publiques), Christophe DUMONT (conseiller régional Champagne-Ardenne), Denis DURAND (CGT Banque de France), Denis DURAND (Maire de Bengy sur Craon), Georges DUSSERT (resp. CDDSP Hautes-Pyrénées), Michèle ERNIS (FSU, conseillère municipale St-Etienne-du-Rouvray), Jean-Baptiste EYRAUD (porte-parole DAL), Jean-Laurent FELIZIA (secrétaire dptal EELV du VAR), Muriel FILIPPI (SG du SYAC CGT), Gérard FILICHE (fondateur D&S, bureau national PS), Jean-Pierre FOURRÉ (porte-parole R&S), Nicolas GALEPIDES (SG SUD PTT), Michel GALIN (FSU IDF), Gilbert GARREL (SG de la fédération CGT des cheminots), Marie-Laure GARRIGADE (SN du Parti de Gauche), Christian GAUDRAY (Prdt UFAL), David GIPOULOU (PG Creuse), Jean GIRARD (Resp. Comité de défense hôpital Marie-Galante), Jérôme GLEIZES (Conseiller de Paris EELV), Jean-Marie GOATER (adjt EELV au maire de Rennes), Cécile GONDARD-LALANNE (Co-déléguée générale de Solidaires), Bernadette GROISON (SG de la FSU), Geneviève GUIBERT (resp. collectif Notre santé en Danger 37), Jeannette HABEL (co-prdtte Fondation Copernic), Patrick HALLINGER (Resp. Convergence 37), Didier HAUDIQUET (SG du SNUACTE-FSU), Delphine HELLE (élue municipale Saint-Denis), Nordine IDIR (SG Mouvement de la JC de France), Louis IORIO (resp. VSP 13), François JACQUARD (conseiller régional Rhône-Alpes), Michel JALLAMION (prdt Convergence nationale SP), Yves JARDIN (Prdt du Comité des usagers de l'Hôpital de Douarnenez, vice-prdt coord. Comités de défense et mater. de prox.), Raoul Marc JENNAR (essayiste), Raymond JOANNESSE (vice-prdt région Champagne-Ardenne), Jacques JOSELON (maire-adjt Chambray-les-Tours), Annie JOUAN (organisation des retraités de la Police nationale CGT), Claudine KAHANE (coSG SNESUP-FSU), Pierre KHALFA (co-prdt Fondation Copernic), Jean LAFON (conseiller régional IDF EELV), Annie LAHMER (Co-secrétaire EELV IDF), Elie LAMBERT (co SG Solidaires Douanes), Mourad LAQUES (conseiller municipal EELV Chalons-sur-Saône), Didier LASSAUZAY (resp. services publics D&S), Joël LAINÉ (maire de St-Hilaire-la-plaine en Creuse), Anne LE LOARER, Secrétaire URIF-CGT, Pierre LAURENT (Secrétaire National du PCF), Bertrand LAVIGNE (resp. Comité hôpital des Sables d'Olonne), Patrick LE HYARIC (député européen de la GUE, directeur général de l'Humanité), Didier LERESTE (syndicaliste cheminot, animateur CNR), Bruno LEVEDER (SG SNASUB-FSU), Liêm HOANG NGOC (ancien député européen, bureau national du PS, resp. des Socialistes affligés), Bernard LIGER (Prdt ADSP et de leurs usagers, Htes-Alpes), Marie-Noëlle LIENEMANN (sénatrice PS, ancienne ministre), Joseph MAATOUK (resp. comité hôpital Aubenas), Frédéric MAGUET (SG SNAC-FSU), Jean-Claude MAMET (syndicaliste poste, élu municipal Romainville.), Marc MANGENOT (économiste-sociologue), Georges MARTEL (Cap à Gauche 19), Michel MARTET (syndicaliste collectivité territoriale parisienne), Myriam MARTIN (porte-parole Ensemble), Isabelle MATHURIN (Conseil national PCF), Gus MASSIAH (co-fondateur AITEC, conseil scientifique d'Attac, conseil international du FSM), Emmanuel MAUREL (Animateur Maintenant La Gauche, Bureau national PS, vice-prdt Conseil régional IDF), Patrice MOINGEON (Collectif Ensemble Ardèche), Brigitte MONNET (maire de Vincelle, conseillère régionale Franche-Comté), Marie-Christine NADEAU (FNME-CGT), Françoise NAY (Prdtte CN hôpitaux et mater. de prox.), Lucas NEDELEC (secrétaire féd. Jeunes Ecologistes), Richard NEUVILLE (CDDSP Ardèche), Evelyne NGÔ (SN de Solidaires), Christian N'GUYEN (NPA Creuse), Dominique NORMAND (conseillère régionale Limousin, EELV), Jean-Claude OLIVA (secrétaire coord eau IDF), Serge PAGNIER (SGA SNETAP-FSU), Emmanuel PAILLUSSON (SG Solidaires CCRF & SCL), Franck PALLIER (militant associatif Ardèche), Jean-Jacques PARIS (SG ANECR), Jean-François PELLISSIER (Conseiller régional IDF, porte-parole Ensemble), Bruno PERCEBOIS (médecin PMI, Sud Santé Seine Saint Denis), Annie PETIT (SN UNRPA), Liliane PIERRE (SG de l'ADECR 94), Christian PIERREL (porte-parole PCOF), Christian PIQUET (Conseiller régional Pyrénées, porte-parole GU), Mireille et Jean-Pierre PONTON (asso. des usagers de l'hôpital d'Aubenas), Jean-Louis PUY-DEBOIS (secrétaire FSU 19), Anne QUERRIEN (sociologue et urbaniste, Aitec), Paul QUILES (Maire de Cordes-sur-Ciel, ancien ministre PS), Evelyne RABARDEL (ADECR 94), Joël RATHONIE (Nouvelle Donne), Marcelle REMERAND (MRC37), Marie-Claude RIPERT (PCF Balaruc-les-Bains), Danièle ROLLAT (Vice-prdtte UNRPA), Frédérique ROLET (SG SNES-FSU), Raphaël ROMI (professeur de droit à l'université de Nantes, conseiller municipal de Clisson), Evelyne ROSSIGNOL (resp. du syndicat CGT du conseil général37), Fabienne ROUCHY (SG de la CGT Banque de France), Rose-May ROUSSEAU (resp. USAP-CGT), Michel ROUYER (prdt du groupe des élus Palaiseau Terre Citoyenne), Daniel SARIO (militant services publics bassin de Thau), Luc SCHAFFAUSER (porte-parole R&S, syndicaliste organismes sociaux), Marie-Cécile SEIGLE-VATTE (conseillère municipale EELV d'Agassac), Sébastien SIHR (SG SNUIPP-FSU), Cécile SILHOUETTE (EAN d'Ensemble), Sylvain De SMET (conseiller régional IDF EELV), Djamilia SONZOGNI (conseillère régionale Alsace), Jean-Claude SOTTIL (Secrétaire national SNUITAM-FSU), Jean-Marc SOUBESTE (maire-adjoint EELV de La Rochelle), Robert SPIZZICHINO (co-animateur FdG thématique Ville-habitat-solidarités), Maya SURDUTS (CADAC), Baptiste TALBOT (Secrétaire général Fédération Services Publics CGT), Jean-Claude TALLARON (resp. CDDSP Ardèche), Patricia TEJAS (syndicaliste CGT Finances), Bernard Teper (Réseau Education Populaire), Marie-Claire THOMAS (vice-prdtte Communauté de communes du pays de Lure), Denis THOMAS (FSU), Marie-Pierre TOUBHANS (porte-parole Ensemble), Denis TURBET-DELOF (secrétaire national, délégué général FP de l'Union syndicale Solidaires), Alain VACHER (Conseiller général PCF Corrèze), Janine VAUX (syndicaliste, CDDSP 19), Marie-Christine VERGIAT (députée européenne FdG), Jean VIGNES (SG Sud Santé Sociaux), Christophe VOILLIOT (SNESUP-FSU), Olivier YOUINOU (SG adjoint SUD-santé-Solidaires APHP), Valérie ZELIOLI (ADECR 94) ...



des Collectifs de Défense et de Développement des Services Publics
Hôtel de Ville, Esplanade François Mitterrand,
23 000 Guéret. Tel : 07 81 58 32 16

Courriel : convergenceservicespublics@gmail.com
Site : www.convergence-sp.org

La Fonction publique et le syndicalisme dans la Fonction publique

L'USAC-CGT a organisé le 3 juin dernier, à l'amphithéâtre de la DGAC à Farman, un colloque sur la Fonction publique et le syndicalisme dans la Fonction publique, cadres qui conditionnent entièrement notre vie professionnelle. Ce colloque était ouvert à tous les agents de la DGAC. Il s'agissait d'offrir une séquence didactique aux personnels sur des sujets de toute première importance mais rarement, voire jamais abordés d'un point de vue objectif. L'ambition était de mettre en perspective les valeurs fortes de la Fonction publique et du syndicalisme, trop souvent caricaturées. C'était également l'occasion offerte aux personnels de dialoguer directement avec les plus hauts responsables de notre ministère ainsi qu'avec des personnalités faisant référence dans ces domaines.

L'USAC-CGT remercie tous les agents qui ont participé à cet événement salué à tous les niveaux et qui a été de l'avis général de haute tenue et très apprécié. Suivie par de nombreux agents, sur place et en visioconférence, cette initiative originale, sans précédent, fera date et s'inscrit dans la mémoire de la DGAC.



**Colloque
du 3 juin
2014**



Pour que les débats aient ce haut niveau, l'USAC-CGT avait obtenu la présence de :

- **Anicet Le Pors**, ancien ministre de la Fonction publique de 1981 à 1984. Il est le père fondateur du statut général des fonctionnaires. Il est à l'origine de la création des trois versants de la Fonction publique : État, territoriale et hospitalière. Qui mieux que lui pouvait venir nous entretenir de ces sujets ?
- **Myriam Bernard**, directrice adjointe du cabinet de Marylise Lebranchu, ministre actuelle de la Fonction publique, empêchée au dernier moment en raison du déplacement ce jour là du Conseil des ministres. Mme Bernard, ex sous directrice à la DGAFP est, comme l'a souligné Anicet Le Pors, probablement la personne qui connaît le mieux la Fonction publique.
- **Vincent Mazauric**, secrétaire général du MEDDE (ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie), représentant Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État aux transports, impliqué fortement dans le dialogue social du ministère, président du CT ministériel.
- **Jean-Marie Pernot**, chercheur à l'IRES (institut de recherches économiques et sociales). Spécialiste de l'évolution du syndicalisme, conférencier. Il a écrit plusieurs ouvrages sur les relations sociales.
- **Jean-Marc Canon**, secrétaire général de l'UGFF-CGT (Union Générale des Fédérations de Fonctionnaires), acteur de premier plan du dialogue social au sein de la Fonction publique.
- **Nicolas Baille**, secrétaire général de la FNEE-CGT (Fédération Nationale de l'Équipement et de l'Environnement), acteur de premier plan du dialogue social au sein du MEDDE, notre ministère.

Les tables rondes étaient animées par **Norbert Bolis**, IEEAC, secrétaire national de l'USAC-CGT.

Voici donc des extraits de cette conférence sur des sujets essentiels, reprenant les mots des intervenants. Nous avons voulu garder leurs paroles sans autres commentaires afin de ne pas en dénaturer le sens. C'est leurs avis sur les thèmes proposés qui nous intéressent et que nous restituons ici tels qu'ils ont été dits lors de ces débats. Vous pouvez également voir et entendre des extraits des débats sur www.usac-cgt.org.

Sur la situation générale

Perte de repères, manque d'idées...

Anicet Le Pors : René Raymond caractérisait le XX^e siècle comme un siècle prométhéen, c'est à dire un siècle où l'homme pensait dominer la nature, qu'il pourrait lui même, de part sa propre volonté et en éliminant toute influence transcendante, définir son propre destin. Et puis tout s'est écroulé à la fin. Nous sommes dans une période ingrate, de transition entre un siècle prométhéen et un siècle dont on ne sait pas ce qu'il sera. On peut s'interroger sur les causes. Parmi les causes il y a un plus grand détachement des citoyens vis à vis de l'État nation, il y a une complexification de la nature de classe qui était plus simple au XX^e siècle, il y a une évolution géopolitique sous toute une série d'exemples, un changement des mœurs considérable, et surtout un effondrement des grandes idéologies messianiques, la théorie néoclassique pour les libéraux, l'État providence pour la social-démocratie, le marxisme pour le courant communiste. Tout cela s'est, sinon effondré, tout du moins considérablement affaibli, et ça se traduit dans la vie pratique par cette perte de repères que j'ai essayé de caractériser il y a une vingtaine d'années dans un livre intitulé «*Pendant la mue le serpent est aveugle*». C'est une phrase de Ernst Jünger. Et aujourd'hui Edgar Morin parle de métamorphose. Je crois que c'est bien de cela qu'il s'agit et c'est pourquoi je pense que le déficit principal actuel, non seulement pour le mouvement syndical, mais en général, c'est qu'on manque d'idées. Et c'est pourquoi je crois que le mouvement syndical a aussi la responsabilité de réfléchir sur des idées nouvelles, faire l'autocritique qu'il faut sur les idées anciennes, essayer de forger un corpus de desseins national et mondial qui soit convaincant et qui entraîne le reste.

Statut général des fonctionnaires



Un peu d'Histoire...

époque de grande alternance, c'est celui de la Fonction publique de carrière ou de la Fonction publique d'emploi. C'est le choix de la Fonction publique de carrière pour tous qui a été fait.

Mais j'ai eu le souci, plus que de faire une construction juridique solide, ce qu'elle a été, de fonder cette construction sur des principes susceptibles de donner naissance à des règles de droit et ancrés dans notre Histoire, je reviens donc à l'Histoire.

- Principe d'égalité qui a sa source dans l'article 6 de la Déclaration des droits de l'homme et du citoyen,

- Principe d'indépendance avec comme référence la loi sur les officiers de 1839 qui affirme que le grade appartient à l'officier, si l'emploi est à la disposition du roi,

- Principe de responsabilité, article 15 de la Déclaration des droits de l'homme et du citoyen.

C'est l'ensemble de ces trois principes que je considère comme caractéristiques de la conception aujourd'hui du fonctionnaire citoyen.

Trente ans après, le statut est toujours debout. L'ordonnance du 4 février 1959 n'avait duré que 24 ans et le statut de 46 seulement 12 ans. Mais il a été l'objet de 225 modifications législatives. La plupart de dénaturations du système primitif.

Depuis je déplore qu'il n'y ait pas de réaction aux 225 dénaturations du statut au plan législatif. Pourtant il serait simple de demander à un gouvernement comme celui-ci par exemple d'abroger les conséquences de la loi Galland (les corps ont été remplacés par des cadres d'emploi dans la Fonction publique territoriale, loi du 13 juillet 1987, *ndlr*) et de revenir à la situation antérieure à l'amendement Lamassoure (30^{ème} indivisible de l'amendement du 30 juillet 1987, par lequel il y a prélèvement du trentième de la rémunération pour toute durée de grève égale ou inférieure à une journée, *ndlr*). Ca ne coûterait rien au surplus et ça permettrait à ce gouvernement de s'afficher avec la couleur qu'il prétend avoir. Mais on observe que lorsqu'un gouvernement de droite succède à un gouvernement de gauche, il n'hésite pas à revenir sur ce que ce gouvernement a pu faire. Mais lorsqu'un gouvernement de gauche succède à un gouvernement de droite, il est comme intimidé et il ne revient pas.

Jean-Marc Canon : *Pour la CGT le statut général des fonctionnaires est l'acte fondateur de 1983. Ça reste le socle moderne et contemporain et surtout un socle porteur d'avenir. C'est avant tout une garantie pour les citoyens. C'est une garantie de l'intérêt général, de l'égalité de traitement des citoyens devant la Fonction publique, tout cela reste d'une brûlante actualité.*

Statut et droit de grève

Anicet Le Pors : Nous n'avons fait qu'inscrire dans le statut le droit de grève qui existait avant. Nous avons préféré l'écrire dans la loi plutôt que le laisser en l'air à la discrétion de la jurisprudence du Conseil d'État.



Un statut en constante évolution

Anicet Le Pors : Je suis pour la réforme statutaire. Un texte comme celui-là, s'il n'est pas modifié, s'il ne suit pas l'évolution des besoins techniques, de l'environnement international, est appelé à se scléroser. Mais je ne comprends pas qu'on puisse faire de la bonne réforme de la Fonction publique si on n'assainit pas ce qui s'est passé depuis 30 ans. Comment peut-on laisser dans le statut des dispositions qui comme celles-là sont si contraires à la conception française de la Fonction publique ?

Jean-Marc Canon : Je veux tordre le cou à une contrevérité disant que le statut serait quelque chose de figé, les fonctionnaires seraient des gens qui ne bougent jamais, il n'y a pas de réformes dans la Fonction publique. *Une des vertus cardinales de la Fonction publique c'est l'adaptabilité qu'elle doit avoir par rapport aux besoins de la société.* Mais évolution pour la CGT ça ne veut pas dire dégradation, et encore moins démantèlement, et encore moins remise en cause. *La CGT réclame aujourd'hui encore l'abrogation du 30^{ème} indivisible.*

Fonction publique/ service public

Myriam Bernard : La qualité de notre service public, l'égalité des territoires, le fait qu'un service public doit être assuré sur l'ensemble du territoire, est corrélé au fait qu'il faut une Fonction publique et des agents publics, et le choix a été fait depuis longtemps, confirmé en 1983, *le service public est assuré par des agents publics qui ont un statut différent de celui des salariés.*

Les valeurs du service public sont aussi les valeurs de la Fonction publique. Les grands principes sont les mêmes, l'égalité, l'adaptabilité, la continuité.

Notre Fonction publique a vieilli en termes d'attractivité, nos grilles de rémunération sont désormais insuffisantes pour attirer les meilleurs talents, nous n'avons pas recruté en 2013 les personnels qui auraient dû l'être dans les ministères prioritaires (éducation nationale, enseignement supérieur, sécurité, justice). C'est problématique. La grille de rémunération a vieilli, elle ne reconnaît pas les écarts entre les catégories statutaires, le bas du B est impacté par le bas du C, et si on ne fait rien, dans 3 ans le bas du A sera quasiment le bas du C. Ce n'est pas souhaitable. Nous recrutons des personnels avec des diplômes, il faut bien pouvoir les payer à hauteur de leurs bagages universitaires ou grandes écoles. *Il faut donc restaurer les écarts. Il faut aussi que nous restaurions la carrière dans la durée* pour permettre aux agents d'avoir un espoir de gain de rémunération pendant une période plus longue.



Service public et Europe

Anicet Le Pors : On ne peut prendre de bonnes décisions que si on remonte au concept de service public. *Il y a une quinzaine d'années, un rapport du Conseil d'État disait : l'Europe fait plus qu'être hostile au service public, elle l'ignore.* Même si a été développée l'idée de statut d'intérêt général avec ses deux catégories, économique et non économique, il n'en reste pas moins que le service public est considéré comme l'exception de la règle de la concurrence (article 106). Donc la Fonction publique et le service public sont regardés par nos partenaires comme une exception, comme une sorte d'anomalie.

Il y a 5,4 millions de fonctionnaires en France, il y en a 700 000 en Allemagne, donc huit fois moins. Est-ce que ça veut dire que nous avons huit fois plus d'agents publics ? Évidemment non. Simplement nous avons couvert par la loi des agents qui ailleurs sont couverts par des contrats individuels ou collectifs.

Myriam Bernard : Le projet pour la Fonction publique est de conforter, de garantir notre Fonction publique de carrière, ses valeurs, une Fonction publique ouverte à la promotion sociale, à l'ascenseur social. *Nous ne suivrons pas les sirènes européennes, nous ne suivrons pas l'exemple anglo-saxon, c'est le mauvais exemple, c'est ce que nous ne voulons pas faire.*

Fonction publique/ Établissements publics



On parle de la respiration du service public, du secteur public. Pendant mes 16 ans au Conseil d'État j'ai vu des décrets qui transformaient des services administratifs en établissements publics administratifs, des EPA en EPIC, des EPIC en sociétés d'économie mixte, certaines sociétés d'économie mixte en entreprises privées chargées le cas échéant de mission de service public ou de délégation de service public, j'ai vu des dizaines de décrets suivre ce chemin, je n'en ai pas vu un seul suivre le chemin inverse. Ce n'est plus de la respiration, c'est de l'expiration du service public.

Anicet Le Pors



Syndicalisme et politique

Il y a eu la RGPP qui est la réforme bestiale, qui n'est fondée sur aucun raisonnement, qui est le degré zéro de la pensée.

Anicet Le Pors

Jean-Marie Pernot : Le débat syndicalisme/politique est un débat aussi ancien que le syndicalisme. Il est embouteillé par les trois sens du mot politique qu'on mélange en français dans un seul terme : la politique c'est à la fois la lutte pour le pouvoir, c'est l'ordre de la cité, le sens historique, et c'est ce qu'on appelle les politiques publiques. Le mouvement syndical a un peu renoncé à se situer, à s'impliquer dans la question de la lutte pour le pouvoir, c'est la question des rapports parti/syndicat qui n'est qu'une toute petite partie du rapport à la politique. Par contre sur les autres champs, politiques publiques, ordre de la cité, l'histoire montre que le syndicalisme ne peut pas y échapper, et que ceux qui pensent échapper à ça en se déclarant apolitiques sont généralement rattrapés par la politique elle-même.

Nicolas Baille : Le contexte politique, le pacte de responsabilité par exemple, a des conséquences très directes sur les services de nos ministères, diminution des effectifs, des crédits d'investissement. Le syndicat ne peut pas être en dehors de ce contexte là tout en étant représentant des personnels. Le syndicat n'est pas une organisation politique, mais il n'est pas en dehors du monde politique puisqu'il en est un acteur.

Sur la question des rapports de forces

Anicet Le Pors : Le statut de 83/84 est survenu après un vrai rapport de forces traduit dans les élections, et c'est donc ce rapport de forces qui a fait bouger les choses.

Jean-Marie Pernot : *Le rapport de forces c'est un constat, on n'a pas besoin de l'exalter ou pas, je réagis toujours face à cet espèce d'irénisme social qui voudrait que les problèmes peuvent se régler entre gens raisonnables autour d'une table, parce que ça ne se passe pas comme ça.*



Jean-Marie Pernot : Rapport de forces/immobilisme, au fond un avion qui vole, il vole lui aussi sur des rapports de forces, des rapports entre des forces, mais un avion ne vole pas s'il n'avance pas. Dans la société c'est un peu pareil, les rapports de forces c'est ce qui permet de construire des compromis, d'avancer. *Comme pour la signature d'un accord, quand on estime que ce qu'on a gagné est supérieur à ce qu'on risque, on signe Mais la bataille ne s'arrête pas là.*

Jean-Marc Canon : La CGT est très attachée au dialogue social, à la concertation, le mot n'est pas antinomique du rapport de forces.

Anicet Le Pors : Le dialogue social se trouve dans une conjoncture où il m'apparaît être plus une diversion qu'une chose sérieuse, c'est pourquoi je pense que l'établissement d'un rapport de forces fait aussi partie du dialogue social.

Dialogue social

Myriam Bernard : Le projet parcours professionnels, carrières et rémunérations (PPCR) va faire l'objet d'une négociation longue, 8 à 10 mois, qui démarrera dès que les OS le souhaiteront, qui va réinterroger nos modes de gestion, nos règles statutaires, nos règles de rémunérations, pour essayer de préparer les règles de la Fonction publique de l'avenir. La CGT fait partie des signataires très importants puisque l'accord couvrira les trois Fonctions publiques et que la CGT est le premier syndicat dans l'ensemble de la Fonction publique. Nous écouterons toutes les organisations syndicales, nous écouterons bien-sûr les propositions, avis, suggestions, accords, désaccords de la CGT en sa qualité de première organisation.

Vincent Mazauric : Nous devons, dans le dialogue, incarner le respect dû à chaque agent, et le respect que nous tous devons aux tâches du service public. *Il faut sinon penser à tout, du moins penser à tout le monde.* Je voudrais à cette occasion, que je trouve très bonne, bravo pour cette réunion, partager quelques idées sur ce qu'est, ce que doit être, ce que pourrait être le dialogue social.

Jean-Marc Canon : *Je salue l'initiative et je crois qu'elle est de nature, et j'en suis persuadé, à faire progresser le débat en confrontant nos points de vue.* Cette initiative montre que la Fonction publique et le service public en général sont porteurs d'enjeux cruciaux, d'autant plus que dans la période actuelle de crise économique, nous avons besoin de réponses fortes sur les missions d'intérêt général. Ces réponses ne peuvent plus être renvoyées aux calendes grecques.

Propositions pour la Fonction publique

Jean-Marc Canon : - La CGT considère que, s'il faudra toujours des agents non titulaires dans la Fonction publique, besoins ponctuels, besoins très spécialisés, 1 million d'agents non titulaires c'est trop et ça remet en cause le fondement auquel nous sommes très attachés. A un emploi permanent de la Fonction publique doit correspondre un emploi de fonctionnaire et de ce point de vue là j'appelle de mes vœux que le gouvernement mette en place un véritable plan de titularisation plus ambitieux qu'il ne l'est à l'heure actuelle.

- *La CGT demande l'intégration des primes dans le traitement des fonctionnaires, en tout cas de la partie des primes qui ont un caractère de complément salarial.*

- La CGT réclame que pour tout agent de la Fonction publique qui a une carrière complète, on puisse assurer une amplitude salariale de 1 à 2 au moins.

Ce qui est certain c'est qu'aujourd'hui la situation est explosive. Permettez quelques chiffres pour me faire comprendre :

- Il y a 25 ans, le salaire minimum de la Fonction publique était 6% au dessus du SMIC, aujourd'hui il est au niveau du SMIC.

- Il y a 25 ans, 12% des effectifs des trois versants de la Fonction publique étaient entre 106 et 110% du SMIC, aujourd'hui c'est le double, on a 25% des effectifs de la Fonction publique entre le SMIC et 110% du SMIC.

- Il y a 25 ans, en catégorie C sur les deux premiers grades, l'amplitude indiciaire était de 35% pour 25 ans de carrière, aujourd'hui, sur la même période, l'amplitude offerte est de 19%. Une régression de quasi 2 dans les plus bas salaires.

- En catégorie A, car la CGT se soucie aussi des cadres, il y a 25 ans on recrutait un agent de la catégorie A dans la Fonction publique à bac+3 en moyenne, il était recruté à 75% au dessus du SMIC. Aujourd'hui, le même agent de catégorie A, recruté à bac +5, la qualification a augmenté, on peut s'en féliciter, est recruté à 10% au dessus du SMIC. Il ne faut pas qu'on vienne nous dire qu'on ne peut pas faire autrement, parce que dépenses publiques, parce que patin, parce que couffin, on ne peut pas être d'accord la-dessus.

Jean-Marc Canon



- L'ensemble des salaires, primes, pensions versé aux agents de la Fonction publique a reculé dans le PIB sur les 20 dernières années de 0,5 points de PIB, ce qui fait 10 milliards d'euros. Ce sont des choix politiques.

Régime indemnitaire, PFR et RIFSEEP

Myriam Bernard : *Oui nous nous sommes trompés avec la PFR. Nous sommes obligés de l'abroger.*

Nous avons récemment sorti fin mai le nouveau régime indemnitaire, le RIFSEEP, qui part sur une philosophie un peu comparable, mais il y a une grosse différence, la majeure partie est fonctionnelle et la partie minoritaire est le mérite.

Sur les catégories C on est parti sur 90% de fonctionnel, 10% de mérite. On a remis les choses à l'endroit. En plus il y a des barèmes qui seront publiés avec la part fonction, la part mérite, et donc il n'y aura plus possibilité de faire n'importe quoi.



Nicolas Baille



Quand il n'y a pas de recul majeur, qu'il y a des avancées mesurables, signer un accord n'est pas une position de mise en difficulté. Cela permet de cranter un certain nombre d'avancées et ensuite d'essayer de faire encore bouger les lignes. Ce qui est acquis est nécessaire dans un contexte difficile.



Nicolas Baille

Sur la division syndicale

Nicolas Baille : - *L'émiettement, la division syndicale ne sont pas propices à l'efficacité syndicale.* Les enquêtes montrent que les personnels demandent l'unité syndicale et cherchent l'unité y compris dans l'action.

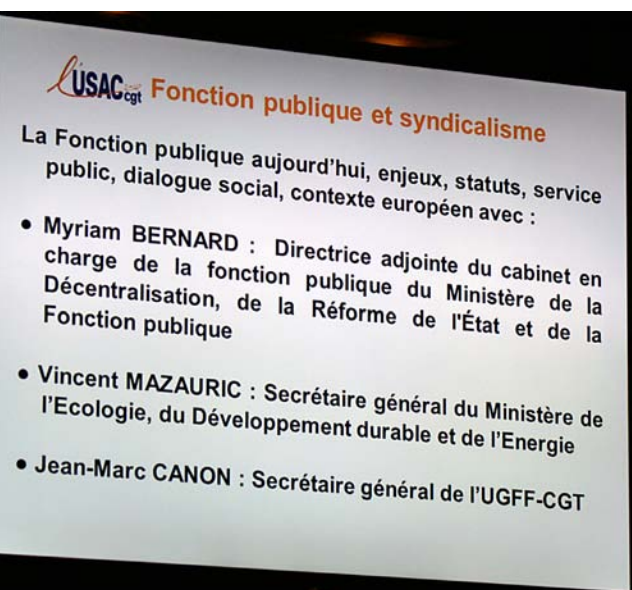
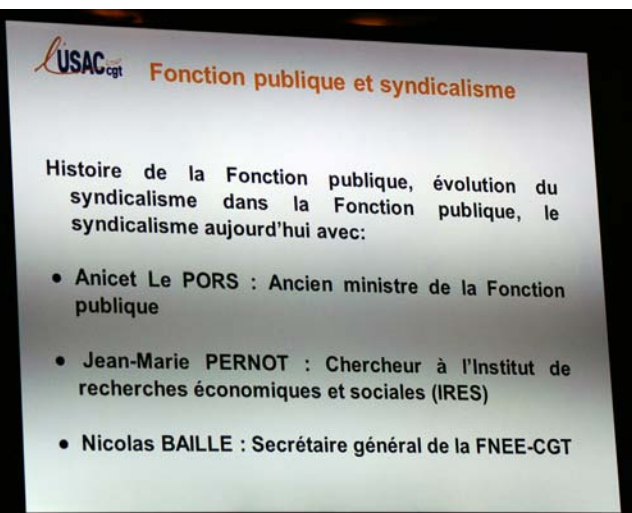
- Partant que l'unité syndicale était recherchée, qu'avec la FSU nous avons des convergences très fortes, nous avons fait le choix d'une liste unitaire au Comité Technique Ministériel. Cela participe de l'évolution du syndicalisme. *On ne peut pas dire que la division n'est pas la solution et ne rien faire.*
- Créer la liste unitaire doit engager un vrai débat dans le syndicalisme français sur la recomposition syndicale, en opposition à l'émiettement syndical qui n'est pas propice à la défense des intérêts des personnels et n'est pas attendu par les salariés.

Syndicalisation

Jean-Marie Pernot : Pour être efficace, il faut que le mouvement syndical ait aussi des adhérents.

Sur la notion de réformisme syndical

Jean-Marie Pernot : Les journalistes parlent souvent d'un camp des réformistes et peinent un peu à qualifier l'autre camp et même à lui donner des frontières. *Personnellement la qualification de réformiste, je m'en méfie tellement elle est vague.*



Élections

Myriam Bernard : *Il y aura les élections professionnelles du 4 décembre. Bien évidemment les résultats sont scrutés par les politiques.*

Vincent Mazauric : Sur la représentativité, nous avons un taux de participation très important aux élections professionnelles et c'est ça qui à mes yeux est fondamental. C'est ce qui fait tenir la représentation.

Jean-Marc Canon : On doit avoir deux objectifs à partager, c'est de réussir au niveau du taux de participation, rien ne serait pire pour tout le monde que nous ayons une baisse de la participation des agents de la Fonction publique. La période actuelle, les séquences politiques que nous venons de vivre doivent nous interpeler, c'est très lourd, nous devons assurer le maximum de participation à ces élections.

Corporatisme

Nicolas Baille : La CGT, comme confédéré, a le souci permanent dans les négociations ministérielles de répondre à l'intérêt des différents corps qui constituent notre administration et à la diversité des services vu le périmètre très large du ministère des transports. On ne défend pas un service ou une catégorie au détriment d'autres. *La position de la CGT est bien l'intérêt général et celui des différents services face à des organisations syndicales corporatistes.*

Vincent Mazauric : *La juxtaposition de caractéristiques particulières ne fait pas un paysage général,* et nous pouvons, surtout dans une paire de ministères qui a le charme de rassembler tant de métiers, et de se traduire par autant de statuts, bien faire, choisir les bonnes réformes, fusionner quand c'est bien, mais pas quand c'est pas bien, traiter avec équité, et ça ça met les choses, les gens et les corps en rapport les uns avec les autres.

Quelques mots pour finir

Anicet Le Pors : On a quitté un XX^e siècle volontariste, prométhéen, comme on l'a dit. On est dans une période ingrate, une période qui ressemble à ce qu'Alfred de Musset disait lorsqu'il écrivait dans Confession d'un enfant du siècle, *«on ne sait à chaque pas qu'on fait si on marche sur une semence ou un débris État».* Je crois qu'on est dans une situation comme celle-là, ingrate, qui demande surtout de la lucidité. Si on a de la lucidité, si on comprend où on est, si on comprend les difficultés, les contradictions qui sont à l'oeuvre dans cette métamorphose, comme disait Edgar Morin, c'est une source d'optimisme. Je crois que la situation actuelle est caractérisée par une bipolarisation. D'une part une individuation renforcée qui peut être analysée soit comme un égoïsme, soit comme un appel à la responsabilité du citoyen, sujet de droit. Et à l'autre pôle, une responsabilité du genre humain, sans doute la première occurrence dans l'Histoire des Hommes, la protection de la planète, la conviction de l'unité de destin, tout cela va appeler des exigences plus fortes d'interdépendance, de coopération internationale, de solidarité des hommes, or ces expressions ont un nom en France, c'est le service public, *et c'est pourquoi je crois profondément que le XXI^e siècle doit être l'âge d'or du service public et de la Fonction publique.*



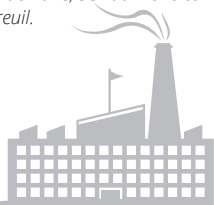
INVITATION

La recherche, enjeu pour la transition énergétique

Le Collectif confédéral recherche, enseignement supérieur et emploi (RESE), organise une **journée d'étude** le **21 octobre 2014**.

8H45 - 17H salle du CCN à Montreuil

Complexe CGT, 263 rue de Paris, 93100 Montreuil
ligne 9 : Porte de Montreuil.



« Le débat sur la transition énergétique doit être l'occasion d'une révision en profondeur des choix libéraux arrêtés ces 15 dernières années »*. Le gouvernement prépare une loi sur ce sujet qui ne se fixe pas cet objectif. Par transition énergétique, la CGT entend que soit assuré le caractère durable d'une politique énergétique qui réponde aux besoins à court et à long termes et permette de réduire les inégalités, localement et internationalement. « L'objectif de la lutte contre le réchauffement climatique exige des politiques publiques très volontaristes et de gros efforts de recherche et développement »*.

* Document d'orientation adopté lors du 50ème congrès de la CGT



Dans quel état est la recherche, de l'amont à l'aval et de la production à l'utilisation de l'énergie ?

Quelles sont les conditions pour que la recherche ouvre le champ des possibles face aux formidables défis sociaux, économiques et environnementaux liés à ces domaines ?

Quelles sont les menaces qui pèsent sur la recherche, notamment en termes de financement et de régionalisation ?

Nous souhaitons engager la réflexion avec tous les camarades intéressés, de toutes les professions et fédérations concernées, des régions, des syndicats d'entreprise qui travaillent sur les enjeux de R&D et des syndicats de l'enseignement supérieur et de la recherche publique, afin de porter plus haut des exigences communes.

Pré-inscription nominative obligatoire, merci de nous confirmer votre présence : **62**
par e-mail sec.general@ugict.cgt.fr | par téléphone au 01 55 82 83 42 | sur <http://bit.ly/inscription-recherche>



DES SOLUTIONS BANCAIRES ATTRACTIVES ET SOLIDAIRES !



AP Offre BFM - 2014 - © Groupe Opéra - Photo © Getty Images - Document non contractuel

La BFM vous accompagne à chaque étape de la vie

S'installer, concrétiser des projets... ou préparer son avenir et celui de ses enfants, la Banque Française Mutualiste vous apporte des solutions bancaires assorties de **conditions attractives et performantes** !

Créée par les mutuelles de la Fonction publique, la BFM est **guidée par des valeurs mutualistes de solidarité et de responsabilité citoyenne**.

Un crédit vous engage et doit être remboursé. Vérifiez vos capacités de remboursement avant de vous engager.

Contactez-nous du lundi **0 821 222 500** *éco fil*
au samedi de 9h à 18h : (0,118 € TTC/min depuis un fixe en France métropolitaine)

www.bfm.fr

Banque Française Mutualiste - Société anonyme coopérative de banque au capital de 112 777 928,50 €. RCS Créteil 326 127 784.
Siège social : 1, place des Marseillais - 94227 Charenton-le-Pont Cedex.



PROFESSION BANQUIER
VOCATION SOLIDARITÉ