



**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](http://www.equipement.cgt.fr)

N° 1474 du 20 janvier 2015

### Sommaire

	<u>Pages</u>
1. Loi MACRON : Appel à la mobilisation le 26 janvier 2015	3-5
2. UGICT : Calendrier des formations 2015	6-8
3. Rencontres inter-régionales CGT : Message de l'UIT	9
4. Heures supplémentaires, l'affaire de tous : Tract et motion de l'OFICT CGT	10-14
5. Plan de relance autoroutier : Courrier de réponse du Premier Ministre, documents et propositions CGT	15-26
6. Répartition des responsabilités au sein de la Direction Fédérale	27
7. Droits syndicaux : Prorogation des DAS 2014	28-30
8. CCAS : Vœux du Président C.MAHUT	31



## AGENDA

**Lundi 26 janvier :**  
mobilisation de l'URIF CGT contre  
le projet de loi Macron

**Mardi 27 janvier :**  
audience CGT au cabinet du Medde sur HS

**Mardi 27 et mercredi 28 janvier :**  
Commission Exécutive Fédérale

**Mardi 27 janvier :**  
réunion interrégionale confédérale à Nimes (30)  
"partageons nos succès"

**Mardi 27 janvier :**  
réunion interrégionale confédérale à Angoulême (16)  
"partageons nos succès"

**Mardi 27 janvier :**  
réunion du secrétariat fédéral

**Mercredi 28 janvier :**  
réunion interrégionale confédérale à Montreuil (93)  
"partageons nos succès"

**Mercredi 28 janvier :**  
les rencontres d'option

**Mercredi 28 janvier :** préparation du CTM

**Mercredi 28, jeudi 29 et vendredi 30 janvier :**  
examen des comptes fédéraux 2014  
par le commissaire aux comptes

**Jeudi 29 janvier :**  
2ème réunion confédérale des chargés  
de la communication

**Jeudi 29 janvier :**  
réunion du collectif fédéral archive

**Jeudi 29 janvier :**  
CTM en attente de l'ordre du jour

**Lundi 2 février :**  
bureau UGFF

**Mardi 3 et mercredi 4 février :**  
CCN

**Mardi 3 février :**  
lancement du 120ème anniversaire de la CGT  
dans le Patio à Montreuil

**Mercredi 4 février :**  
secrétariat fédéral

**Jeudi 5 février :**  
AG de l'UF Bassin de la Seine VNF

**Mardi 10 février :**  
réunion du collectif fédéral VNF

**Mercredi 11 février :**  
bureau de l'UIT

**Lundi 16 février :**  
bureau UGFF

**Jeudi 19 février :**  
commission exécutive UGFF

**Mercredi 25 février :**  
secrétariat fédéral



## INFOS REVES



**Assurance chômage**  
**L'urgence d'une autre politique pour**  
**l'emploi et de réels droits nouveaux**

Le Bureau de l'Unedic de ce vendredi a présenté les prévisions financières 2014-2015 : on nous annonce une très faible hausse de la masse salariale, qui masque une forte baisse si on excepte les effets d'ancienneté, une conjoncture plus dégradée que prévue, une aggravation du chômage, et un déficit un peu ralenti par les économies faites sur le dos des chômeurs par la convention 2014. (...)



**Dialogue social**  
**Les propositions du patronat**  
**inacceptables !**

Le Medef a présenté hier un nouveau texte dans le cadre de la négociation sur le Dialogue social. Celui-ci persiste dans sa volonté d'imposer la fusion des instances représentatives du personnel (DP, CE, CHSCT) en un Conseil d'entreprise. C'est un laminage des droits, moyens et prérogatives de ces instances qui est proposé. (...)



**La loi sur l'avortement a 40 ans**  
**Manifestation pour les droits des femmes**  
**le 17 janvier**

17 janvier 1975 – janvier 2015, la loi sur  
l'avortement a 40 ans.

**MANIFESTATION NATIONALE POUR LES**  
**DROITS DES FEMMES. En avant toutes !**

Nous devons continuer le combat !  
Le combat des femmes à disposer de leur corps est un combat continu, perpétuel, hier, aujourd'hui et demain.

Il y a 40 ans, la loi dite « Weil » n'est pas arrivée à l'Assemblée toute seule, elle n'est pas une volonté politique au départ. Nous ne devons jamais l'oublier. (...)

suite sur : [www.cgt.fr](http://www.cgt.fr)



**26 janvier 2015 : Ile-de-France**

**Pour le progrès social :**

**Mettre fin à l'austérité et s'opposer au projet de loi Macron !**

*Manifestation Unitaire des Organisations syndicales Régionales CGT, FO, FSU, Solidaires*

L'importance des manifestations à Paris et dans d'innombrables villes de France pose une exigence forte des salarié-e-s et des citoyen-ne-s quant à la reconstruction d'une République assurant l'effectivité des principes de liberté, d'égalité et de fraternité.

C'est pourquoi il faut mettre en échec les objectifs aujourd'hui poursuivis par les pouvoirs publics sous l'aiguillon des organisations patronales et plus particulièrement du Medef.

Mettre en échec l'accentuation et la généralisation des politiques d'austérité et le pacte dit de « responsabilité » de François Hollande et Pierre Gattaz qui ont pour objet d'assécher les moyens de financement de toutes les politiques publiques, celles de la Sécurité sociale, celles des collectivités territoriales, celles de l'Etat et de ses opérateurs.

Mettre en échec aussi la nouvelle séquence de la réforme des collectivités et de l'Etat qui a pour objet d'organiser des transferts, des privatisations et des abandons de missions publiques, de supprimer des milliers d'emplois publics, de faire reculer les services publics de pleine compétence et de proximité.

Mettre en échec le projet de loi Macron visant à modifier des pans entiers du droit du travail et des droits des salariés : travail du dimanche élargi à la possibilité de douze dimanche travaillés par an, modification des modalités du travail de nuit, facilitation des licenciements, mises en cause des juridictions prud'homales, attaques contre l'inspection du travail, mise en cause du service public du rail... Un projet de loi qui veut marchandiser toujours plus la condition humaine au nom du marché roi.

A défaut, l'insécurité sociale et les fractures qui minent la société, le lien et la cohésion sociale, ne cesseront de s'agrandir.

**D'autres choix sont pourtant possibles !**

Avec toute la CGT, l'UGFF porte des propositions et des revendications s'inscrivant dans une dynamique :

- De défense, de reconquête et de développement des politiques publiques, des services publics et de leurs modalités de financement,
- De renforcement du Statut général des fonctionnaires, des droits et des garanties de l'ensemble des agents, fonctionnaires et non-titulaires,
- De revalorisation du pouvoir d'achat de toutes et tous.

Avec d'autres organisations syndicales, l'UGFF-CGT entend apporter toute sa contribution à la construction des processus d'actions les plus unitaires possibles pour imposer d'autres choix ! C'est pourquoi, avec les organisations syndicales régionales CGT, FO, FSU, Solidaires, l'UGFF-CGT appelle les personnels à manifester à Paris, le lundi 26 janvier 2015, premier jour du débat à l'Assemblée Nationale au sujet du projet de loi Macron.

**Rendez-vous à 13 heures, Chaussée d'Antin (Métro Chaussée d'Antin)**

# Projet Macron Une loi au profit des patrons !

L'actualité est marquée par les dramatiques attentats commis contre des journalistes, des policiers assurant leur mission de service public, des salariés, des citoyens...

Nous exprimons notre entière solidarité aux familles des victimes.

Ces actes criminels ont engendrés une formidable mobilisation citoyenne pour dire non aux extrémismes, aux fanatismes et défendre partout la démocratie, le droit d'information et d'expression, le vivre ensemble !

En même temps, la situation économique continue de se dégrader : augmentation du chômage, de la précarité...

Pourtant le gouvernement s'obstine dans ses choix politiques et économiques : l'austérité pour les salariés, des milliards pour le patronat comme ce fut le cas avec le Pacte de responsabilité !!

Le Pacte de responsabilité c'est « un cadeau » de 35 milliards pour le patronat (suppression de cotisations sociales de la branche famille) et 50 milliards de restriction sur les budgets publics. Ainsi des

plans d'économies sont mis en œuvre au détriment des dépenses de santé, des hôpitaux, du remboursement des médicaments, de la remise en cause des services publics...

Cela est inacceptable alors que les employeurs bénéficient déjà de plus de 220 milliards d'exonérations ou d'aides publiques.

Aujourd'hui, avec le projet de loi Macron le gouvernement répond une nouvelle fois aux exigences du MEDEF, du grand patronat. Avec le projet de loi Macron il s'agit de « libéraliser » ou déréglementer de nombreuses professions comme l'ont dénoncé les professions réglementées (notaires, personnels de tribunaux, huissiers...)

Au delà de la remise en cause des professions réglementées, les régressions sociales ressortant de ce

projet de loi sont notamment les suivantes :

- **La libéralisation du travail du dimanche et de nuit** se fera au détriment des créations d'emploi et du niveau de salaire, avec des remises en cause de la majoration du travail du dimanche et de nuit. C'est pourquoi les salariés luttent dans l'unité contre l'extension de l'ouverture des magasins le dimanche.

**Aujourd'hui,  
avec le projet  
de loi Macron  
le gouvernement  
répond une nouvelle  
fois aux  
exigences du  
MEDEF et du  
grand patronat.**

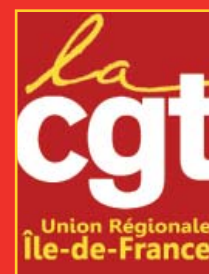
## Manifestation unitaire

à l'appel des organisations syndicales régionales

**CGT, FO, FSU, Solidaires.**

**Lundi 26 janvier - 13h00**

**Chaussée d'Antin - Métro Chaussée d'Antin**



- **La libéralisation du transport de voyageurs en bus** entre en contradiction explicite avec les objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre sur lesquels la France s'est engagée. Après les autoroutes, les aéroports, encore une fois, on privatise les bénéfiques.

- **La sécurisation des employeurs** continue, sous couvert de simplification, avec une réforme annoncée par voie d'ordonnance de l'Inspection du Travail et de la médecine du travail et une nouvelle sécurisation des licenciements pour empêcher l'annulation des licenciements sans motivation économique.

- **La remise en cause des conseils des prud'hommes** avec notamment la mise en place; de juges professionnels au détriment des juges prud'hommes élus, l'instauration d'un arsenal disciplinaire à caractère antisyndical...

## Tous ensemble pour dire « non au projet Macron »

**Le lundi 26 janvier, premier  
jour de débat à l'Assemblée  
Nationale nous organiserons  
une manifestation.**

**Rendez vous à 13 heures  
Chaussée d'Antin**

**Métro: Chaussée d'Antin**

**La CGT vous informe et propose de se mobiliser contre le « danger Macron » et fait des propositions visant à relancer la croissance, créer des emplois stables et qualifiés:**

- Porter le SMIC à 1700 Euros brut par mois comme base des grilles de salaires.

- Ouvrir des négociations salariales dans les entreprises.

- Augmenter les salaires, le point d'indice dans la fonction publique, les pensions et les minima sociaux.

- Contrôler les aides publiques aux entreprises.

- Contraindre les entreprises à des alternatives aux licenciements.

- Stopper les suppressions d'emploi, et créer des droits nouveaux pour les représentants des salariés des entreprises.

- Développer les politiques publiques et les moyens des services publics.

- Réformer la fiscalité en profondeur, créer de nouvelles tranches d'impôts pour les hauts revenus.

- Ramener l'âge de départ à la retraite à 60 ans pour tous et des départs anticipés pour travaux pénibles.

- Créer un pôle financier public et établir un mécanisme de crédits à taux réduits pour l'investissement productif.

- Taxer les mouvements spéculatifs fiscaux.

# Je me syndique à la CGT!

**Nom:** ..... **Prénom:** ..... **Age:** .....

**Adresse:** .....

..... **Ville:** ..... **Code Postal:** .....

**Tél:** ..... **E-mail:** .....

**Entreprise:** .....

**Ville et code postal de votre entreprise:** .....

A renvoyer à : Union Régionale CGT Île-de-France 263 rue de Paris, case 455, 93514 Montreuil cedex  
Tél.: 01 55 82 88 00 - Fax : 01 48 51 68 97 - Email: urif@cgt.fr - www.urif.cgt.fr



# Calendrier des formations UGICT-CGT

Retrouvez ici toutes les dates 2015 et les références des formations proposées par l'UGICT-CGT :

Descriptifs: <http://www.ugict.cgt.fr/formation>

Documents d'inscription : <http://www.ugict.cgt.fr/formation/calendrier>

Mail de la formation syndicale ugict : [formation.syndicale@ugict.cgt](mailto:formation.syndicale@ugict.cgt).

## Stages repères revendicatifs

### Repères pour la bataille salariale

---

(3 ou 5 jours - Centre Benoit Frachon - Courcelle, 91)

- ⇨ 7 au 11 septembre 2015
- ⇨ 7 au 11 décembre 2015

### Retraites : conséquences des réformes intervenues depuis 1993 et perspectives →

---

(5 jours - Centre Benoit Frachon - Courcelle, 91)

- ⇨ 30 mars au 3 avril 2015
- ⇨ 26 au 30 octobre 2015

L'ugict est à disposition des organisations syndicales pour les aider à construire localement ce stage au 2ème trimestre.

### Construire le management alternatif au quotidien →

---

(3 ou 5 jours - Centre Benoit Frachon - Courcelle, 91)

- ⇨ 16 au 18 mars 2015
- ⇨ 23 au 25 septembre 2015
- ⇨ 18 au 20 novembre 2015



## **Stages recherche- Instituts du travail**

### **Comprendre les déterminants de l'entreprise et du management**

→

(5 jours - Université Robert Schuman - Institut du travail - 39 avenue de la Forêt-Noire - Strasbourg - 67)

Les prochaines sessions se tiendront en 2015 :

- ⇒ 09 au 13 mars (ref R-SCDEM-15-03)
- ⇒ 22 au 26 juin (ref R-SCDEM-15-06)

Arrivé le dimanche soir ; fin de session le vendredi à 13h. Les documents sont à renvoyer 3 mois avant le début de session.

### **Egalité professionnelle**

→

(5 jours - Institut du Travail Bourg-la-Reine - 92)

- ⇒ 8 au 12 juin 2015

## **Stages pour les responsabilités et mandats syndicaux**

### **Les Ictam dans la CGT : pourquoi ? comment ?**

→

(2 jours - Centre Benoit Frachon - Courcelle, 91)

- ⇒ 2 au 3 mars 2015 (2 jours)

L'ugict est à disposition des organisations syndicales pour les aider à construire localement ce stage.

### **Stage National**

→

(5 jours - Centre Benoit Frachon - Courcelle, 91)

- ⇒ 28 septembre au 2 octobre 2015 (5 jours)

## **Vie syndicale UGICT-CGT →**

---

(3 jours - Centre Benoit Frachon - Courcelle, 91)

⇨ 30 novembre au 2 décembre 2015

## **Communication web : construire et gérer un site avec Reference-Syndicale.fr →**

---

(3 jours - Centre Benoit Frachon - Courcelle, 91 ou Montreuil, 93)

⇨ 30 mars au 1er avril 2015 (Montreuil)

⇨ 27 au 29 mai 2015 (Courcelle)

⇨ 29 juin au 1er juillet 2015 (Montreuil)

⇨ 23 au 25 septembre 2015 (Courcelle)

⇨ 2 au 4 novembre 2015 (Courcelle)

## **Communication web : niveau 2 →**

---

(3 jours - Centre Benoit Frachon - Courcelle, 91)

⇨ 30 novembre au 2 décembre 2015 (Courcelle)

Cette formation est réservée aux utilisateurs de la plateforme Reference-Syndicale.fr déjà inscrits et actifs, tous niveaux techniques confondus.

## **Communication web : animer ses réseaux sociaux →**

---

(3 jours - Montreuil, 93)

⇨ 14 au 16 octobre 2015 (Montreuil)

L'ugict est à disposition des organisations syndicales pour les aider à construire localement ces 3 derniers stages.





# Union Interfédérale des Transports

UIT CGT - 263, rue de Paris – Case 571 – 93515 Montreuil Cedex  
TEL: 01 55 82 80 47 - FAX : 01 55 82 80 49 - E- mail : uit@cgt.fr

- ✓ Aux syndicats et sections syndicales du champ UIT
  - ✓ Aux animateurs UIT en territoires
- ✓ Pour info : aux Comités Régionaux

Objet : rencontres inter-régionales

Montreuil, le 18 décembre 2014

Cher-e-s Camarades,

Le Bureau de l'UIT, réuni le 26 novembre 2014, a pris la décision de s'adresser à l'ensemble des structures syndicales (syndicats/sections) composantes des Fédérations UIT pour créer les conditions de notre participation aux rencontres inter-régionales organisées par la Confédération.

Cela à partir de ce que nous avons engagé, le 04 novembre 2014, où –dans de nombreux endroits- nous avons eu des démarches interpros, interfédérales réussies dans certaines endroits et plus difficiles dans d'autres ; notre volonté étant de poursuivre cette démarche en travaillant les convergences au plus près dans les territoires, les bassins d'emplois.

Ceci s'inscrit pleinement dans notre processus revendicatif et la volonté de donner des suites revendicatives au 04 novembre 2014.

Comment porte-t-on les enjeux transports, énergétiques et industriels de façon convergente dans nos professions bien-sûr, mais aussi avec les territoires ?

C'est pourquoi le Bureau de l'UIT invite nos organisations à participer à ces rencontres inter régionales, à y porter notre démarche revendicative et œuvrer à la construction du rapport de forces et à l'action –bien ancrée sur le terrain avec les salariés.

Vous trouverez ci-joint les dates et lieux de ces rencontres inter-régionales.

Rapprochez-vous de votre UD ou Comité Régional pour les détails d'organisation.

Recevez, Cher-e-s Camarades, nos fraternelles salutations.

Pour le Bureau UIT



D. LAUNAY  
Secrétaire Général



**NOUS SOUHAITONS PARTICIPER À LA RENCONTRE :**

- Compiègne** (Thourotte) — 15 janvier 2015
- Angers** (Trélazé) — 16 janvier 2015
- Clermont-ferrand** — 21 janvier 2015
- Besançon** — 22 janvier 2015
- Nîmes** — 27 janvier 2015
- Angoulême** — 27 janvier 2015
- Montreuil** — 28 janvier 2015

Syndicat : .....

Département : .....

Fédération : .....

**Participant**

Nom : .....

Prénom : .....

Adresse : .....

Mail: ..... Tél : .....

La CGT - Département Information et Communication

---



---



---



---



---

La confédération et les organisations de la CGT, en partenariat avec la NVO, vous proposent...

## ...7 rencontres inter-régionales des syndicats CGT pour prendre la parole du 15 au 28 janvier 2015

### « PARTAGEONS NOS SUCCÈS ! »

*Comment changer la donne en matière sociale sur nos lieux de travail, dans les entreprises, les groupes, les services et dans le pays ?*

*Comment permettre l'intervention directe des salarié-e-s pour modifier le rapport de forces ?*

*De quelles forces la CGT a besoin et comment doit-elle les organiser pour être plus efficace ?*

Chaque jour, les syndicats CGT s'emploient à développer les luttes dont de nombreuses rencontrent des succès significatifs.

**Plus de 40 000 salarié-e-s se syndiquent à la CGT chaque année.** Des résultats électoraux permettent à la CGT de renforcer son audience sur de nombreux lieux de travail.

**Des syndicats CGT prennent des initiatives innovantes** pour s'adresser aux salarié-e-s et rendre les syndiqué-e-s de plus en plus acteurs, actrices.

**Des réflexions, des idées nouvelles émergent** pour vaincre l'individualisation, le repli sur soi et la résignation.

**Des syndicats de différents secteurs professionnels travaillent ensemble** pour être plus efficaces dans la défense des revendications

**De nouvelles pratiques syndicales se font jour**, pour permettre aux salariés d'intervenir sur leur travail pour le transformer.

*Ces expériences et ces succès, méritent d'être partagés et d'être connus !*

**Échangeons aussi sur ce qui bloque encore**, sur ce qu'il faut bouger dans notre organisation et le fonctionnement de la CGT pour passer à une vitesse supérieure, tel que nous l'avons décidé lors du 50<sup>e</sup> Congrès de la CGT.



NOUS SOUHAITERIONS FAIRE PART DE NOTRE EXPÉRIENCE  
OU DE NOS IDÉES SUR :

Bulletin à compléter et à retourner **au plus vite** à votre union départementale ou à votre fédération



## Heures sup' : l'affaire de tous !

### Un nouvel arrêté ministériel sur les heures sup'

[L'arrêté du 30 octobre 2014](#) est pris en application d'un décret qui remonte à 2007. Il élargit le périmètre des bénéficiaires potentiels du versement d'IHTS à la fois à tous les grades des corps concernés<sup>1</sup> (ce qui n'était pas le cas pour l'ancien corps de contrôleurs des TPE ) ainsi qu'à de nouveaux corps de catégorie B et C. Il représente en ce sens une avancée.

Pour autant ce texte n'est pas satisfaisant en l'état. En effet celui-ci liste de façon restrictive les fonctions éligibles pour chacun de ces corps et du fait que ces fonctions sont parfois assurées par des agents d'autres corps. C'est ainsi qu'une majorité de TSDD ne pourra pas en bénéficier. Les conditions d'attribution pour d'autres corps, à l'image de celui des SACDD, sont si restrictives que seule une petite minorité pourra y prétendre. De nombreux agents d'un corps comme celui des ETST qui perçoivent aujourd'hui des IHTS pourraient demain en perdre le bénéfice, ce qui n'est pas acceptable, qui plus est dans un contexte de perte sans précédent du pouvoir d'achat.

Une note de gestion publiée le 28 novembre sans concertation ni soumise à l'avis du CHSCTM, accompagne cet arrêté et renforce le caractère restrictif des conditions d'attribution.

### L'enjeu : En finir avec les heures sup' non reconnues !

La réalité est qu'un nombre croissant d'agents de catégorie B et C, effectue tout au long de l'année des heures supplémentaires qui ne sont ni reconnues, ni payées ou récupérées, en raison des saignées dans les effectifs, des organisations de travail et des charges de travail croissantes demandées par la hiérarchie.

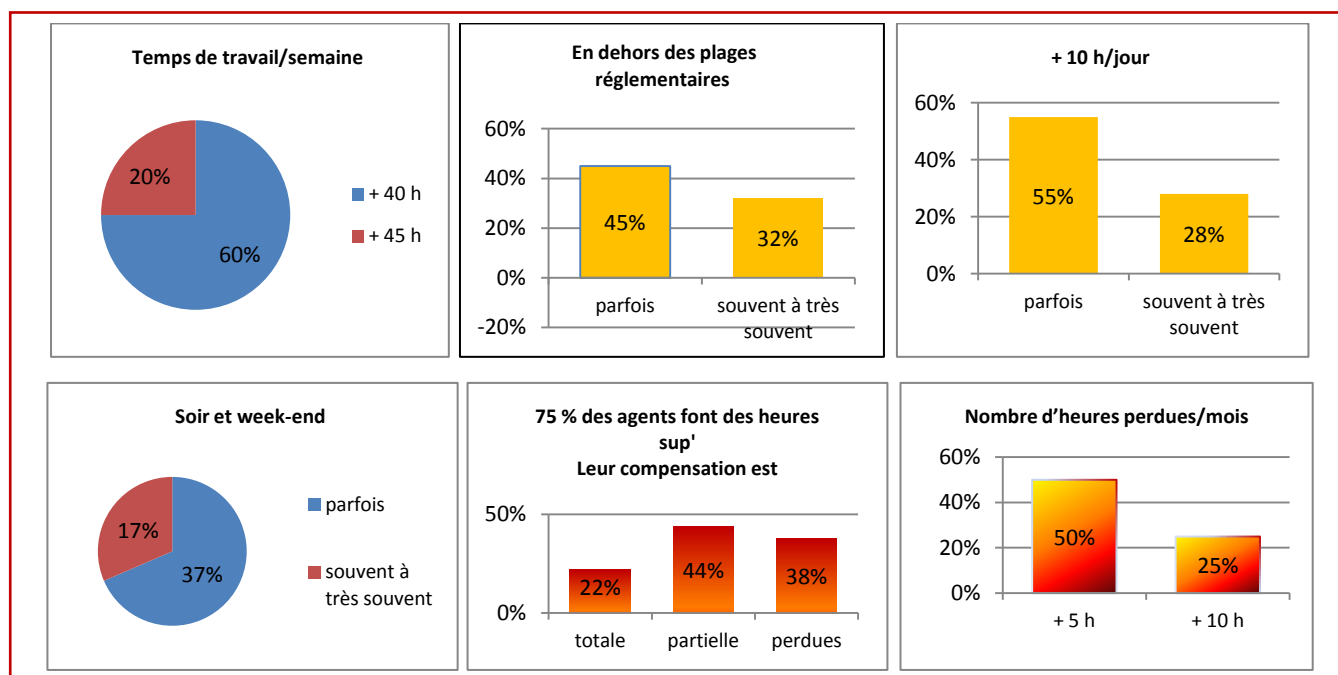
C'est encore plus vrai pour les agents de catégorie A qui restent en dehors de tout dispositif réglementaire de reconnaissance des heures supplémentaires, à l'exception de l'astreinte d'encadrement.

Le « forfait cadres » en particulier consacre l'idée qu'un cadre ne compte pas ses heures.

Seule une minorité d'agents de catégorie A et B respecte régulièrement l'ensemble des garanties minimales comme l'a montré la consultation sur les temps et charges de travail réalisée par l'OFICT en 2013. Les heures non reconnues sont légion : elles vont de celles accomplies en dehors des bornes horaires, des heures écrêtées en horaires variables sans compter le travail le soir à la maison, le week-end, voire pendant les vacances. Les conséquences peuvent être graves sur la santé, voire dramatiques ; les cas de « burn out » connaissent une pente ascendante : une telle situation ne peut perdurer !



<sup>1</sup> Cat B : TSDD, Officiers de Ports Adj, SACDD, Tech Env - cat C : Pers Exploit TPE, Syndic Gens de Mer, Adj Tech, APST, Chefs de service intérieur, ETST, Adj Adm, Dessinateurs, ATE



## L'Etat-employeur est interpellé

Il est tout d'abord juridiquement fragilisé :

- La jurisprudence de ces dernières années dont l'arrêt de la Cour de Cassation du 29 juin 2011 a rappelé les obligations constitutionnelles de tout employeur en matière de droit à la santé et au repos, tout comme la mesure effective des temps et charges de travail de leurs salariés.
- Le Conseil d'Etat dans un arrêt du 23 février 2013 a annulé sur requête de l'UGFF-CGT un article de l'arrêté du 27 mai relatif à l'organisation du temps de travail dans les DDI, qui étendait l'application du « forfait-jours » de manière abusive...

Cette fragilisation, tout comme les actions menées à l'occasion de la renégociation de l'instruction ministérielle ARTT, la pétition et la consultation de l'OFICT sur les temps et charges de travail, ont conduit l'administration à de premières évolutions, non sans limites et contradictions : Il en va ainsi de la note de gestion des temps de travail et garanties minimales en administration centrale signée par l'ancien Secrétaire Général, Vincent Mazauric, qui prévoyait un dispositif d'alerte en cas de dépassements importants ou répétés des garanties minimales. C'est également le cas de la note de gestion du 28 novembre accompagnant le nouvel arrêté, qui pose des bases d'une compensation en temps des heures supplémentaires y compris pour la catégorie A.

## La CGT revendique :

- le décompte effectif de toutes les heures de travail ;
- le paiement ou la récupération des heures supplémentaires effectuées pour toutes les catégories de personnel ;
- une négociation en vue d'aboutir à un protocole précisant les conditions pratiques d'ouverture de ces droits ;
- une procédure d'alerte en cas de non respect des garanties minimales ;
- un droit à la déconnexion ;
- un suivi des charges de travail dans le cadre d'une commission du CHSCT ;
- la publication dans tous les bilans sociaux de la réalité des temps et charges de travail et leur évolution ;
- une réactivation d'une commission de suivi ARTT ;
- l'arrêt des suppressions de postes ;
- l'évaluation des heures supplémentaires en termes d'emploi ;
- la mise en place d'un plan concerté de recrutement consécutif à la constatation d'un recours systématique à des heures supplémentaires en réponse à la charge de travail.

**La Fédération CGT sera reçue à sa demande par le conseiller social du MEDDE avec celui du MLETR le 27 janvier**



## Heures sup' : l'affaire de tous !

### MOTION

Le (syndicat/section/union fédérale) de :

Prenant connaissance des dispositions de l'arrêté du 30 octobre 2014 et de la circulaire de gestion du 28 novembre, revendique :

- le décompte effectif de toutes les heures de travail ;
- le paiement ou la récupération des heures supplémentaires effectuées pour toutes les catégories de personnel ;
- une négociation en vue d'aboutir à un protocole précisant les conditions pratiques d'ouverture de ces droits ;
- une procédure d'alerte en cas de non respect des garanties minimales ;
- un droit à la déconnexion ;
- un suivi des charges de travail dans le cadre d'une commission du CHSCT ;
- la publication dans tous les bilans sociaux de la réalité des temps et charges de travail et leur évolution ;
- une réactivation d'une commission de suivi ARTT ;
- l'arrêt des suppressions de postes ;
- l'évaluation des heures supplémentaires en termes d'emploi ;
- la mise en place d'un plan concerté de recrutement consécutif à la constatation d'un recours systématique à des heures supplémentaires en réponse à la charge de travail.

A.....le .....

**Motion à retourner à la Fédération CGT de l'Équipement-Environnement :**

[fd.equipement@cgt.fr](mailto:fd.equipement@cgt.fr) ou FNEE-CGT 263 rue de Paris – Case 543 – 93515 Montreuil Cedex

Paris, le **3 1 DEC. 2014***du* Monsieur le Président,

Par courrier en date du 26 novembre, vous m'avez fait part de l'analyse et des principales propositions de la Mission d'information de l'Assemblée Nationale sur la place des autoroutes dans les infrastructures de transport, dont vous avez été rapporteur. J'ai bien noté que 152 députés ont souhaité me faire part de leur accord avec vos propositions en co-signant une lettre ouverte à mon attention.

Le gouvernement partage votre analyse concernant la nécessité de remettre à plat les concessions autoroutières, qui ont été privatisées en 2006 par le gouvernement VILLEPIN sans qu'aient été prises les précautions permettant de préserver les intérêts de l'Etat dans la durée. Les rapports de la Cour des Comptes et de l'Autorité de la Concurrence ont d'ailleurs déjà pointé le caractère déséquilibré des contrats.

Le gouvernement est déterminé à remédier à cette situation et à mettre en œuvre les recommandations de la Cour des Comptes et de l'Autorité de la Concurrence. Les ministres Ségolène ROYAL et Emmanuel MACRON ont engagé des discussions avec les sociétés concessionnaires à cette fin. Et le projet de loi pour la croissance et l'activité qui sera examiné dès le mois de janvier par l'Assemblée Nationale comporte des dispositions en ce sens.

Les objectifs du gouvernement sont une meilleure régulation des péages afin de préserver le pouvoir d'achat des automobilistes, le rééquilibrage du partage des profits et une participation du système des concessions autoroutières au financement des infrastructures de transport du pays.

Monsieur Jean-Paul CHANTEGUET

Député

Président de la Commission du Développement Durable et de l'Aménagement du Territoire

Assemblée Nationale

126 rue de l'Université

75007 PARIS



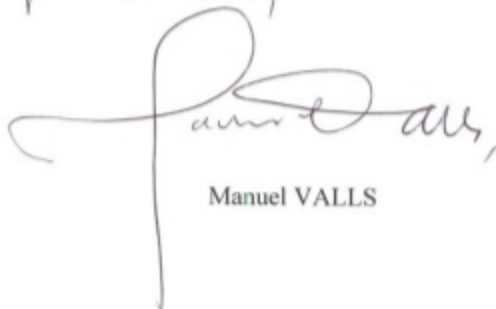
Les sociétés d'autoroutes ont transmis au gouvernement le 22 décembre une première proposition globale comprenant des avancées importantes. J'y vois la conséquence du rapport de force instauré par le gouvernement et les parlementaires, grâce en particulier au travail de la Mission d'information de l'Assemblée Nationale.

Pour autant la négociation n'est pas achevée et ces propositions doivent encore être améliorées.

Je souhaite par conséquent que la proposition des sociétés d'autoroutes puisse vous être présentée ainsi qu'aux parlementaires qui se sont impliqués dans ce dossier avant toute décision du gouvernement. Je vous propose à cette fin la mise en place, tout début janvier, d'un groupe de travail qui aura pour objectif d'examiner le contenu de ces propositions et d'identifier les améliorations souhaitables. Ce groupe devra également examiner les modalités et conséquences d'une résiliation anticipée des contrats telle que vous l'avez proposée et donc au total comparer deux scénarios : renégociation des contrats ou résiliation au 1<sup>er</sup> janvier 2017. Le groupe de travail pourra proposer, le cas échéant, des amendements au projet de loi pour la croissance et l'activité, en vue de son examen en première lecture à l'Assemblée Nationale. Cette poursuite de la négociation pendant quelques semaines tout au plus doit permettre de se donner toutes les chances de parvenir à la meilleure solution possible.

Vous remerciant pour votre implication personnelle dans ce dossier stratégique pour l'avenir des infrastructures de transport, je vous prie de croire, Monsieur le Président, à l'assurance de mes sentiments les meilleurs.

*et es plus cordialement,*

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Manuel Valls', with a large, stylized initial 'M'.

Manuel VALLS

## Le Plan de relance

Le Plan de relance autoroutier qui vient d'obtenir le feu vert de Bruxelles marque bien cette fuite en avant qui caractérise notre politique de financement des infrastructures de transport.

En effet, la contrepartie du programme d'investissement de 3,271 Mds€ que se sont engagées à mettre en œuvre sur près de 11 ans, les six sociétés historiques plus COFIROUTE, ne se limite pas uniquement à un allongement de la durée des concessions pouvant aller jusqu'à plus de quatre ans soit une augmentation de 30 % de la durée restante, elle se traduit aussi par un élargissement du périmètre concédé.

Ainsi, plus du tiers des travaux concernent des sections ou des ouvrages qui seront ensuite mis en concession.

Cela rappelle fortement la pratique de l'adossement, puisque les concessionnaires se verront attribuer de gré à gré, sans mise en concurrence, la construction et l'exploitation de nouvelles voies via la modification par avenant de la liste de leurs concessions.

Après un premier plan de relance de 2009-2010 dit « Paquet Vert », puis celui dorénavant annoncé, il est à craindre que tous les cinq ans, sous couvert d'une relance de l'activité dans le secteur des travaux publics, ou de verdissement, l'État accepte de prolonger la durée des concessions et d'accroître leur périmètre.

**En tout état de cause, un report de l'entrée en vigueur du Plan de relance aurait des conséquences limitées, notamment au titre de sa première année d'exécution. Sur la base du Plan révisé par Bruxelles, le montant des travaux qui seraient dévolus aux six concessionnaires « historiques » s'élèverait à 2,70 milliards d'euros à mettre en œuvre sur une période de 11 ans, à compter du mois de juin 2015 dans la meilleure hypothèse (donc hors COFIROUTE qui, pour sa part, se voit attribuer quelque 560 millions de travaux au titre de ce plan). Encore faut-il préciser que le montant des investissements à engager au cours de la première année d'exécution, à présent reportée, sera relativement limité (202,6 millions au total), car sur les 367,3 millions d'euros programmés en première année d'exécution, une soulte de 164,7 millions d'euros doit être versée aux collectivités locales s'agissant de l'opération du tunnel de Toulon afin de compenser la partie déjà réalisée d'un ouvrage qui rentrera dans le champ de la concession d'ESCOTA.**

**Le risque est que les concessions deviennent perpétuelles et finissent par couvrir la totalité du réseau autoroutier.**

Au-delà de ce risque qui est bien réel, nous devons aussi nous interroger sur les termes de la négociation qui se sont faits sur la base du TRI (Taux de rendement interne) compris entre 7,29 % et 8,10 %, qui est censé traduire le coût de l'argent pour les sociétés concessionnaires.

**Une bien mauvaise affaire pour l'État qui fait financer des travaux à un taux d'intérêt bien supérieur au taux d'intérêt auquel il est en mesure d'emprunter sur des horizons comparables.**

**OPÉRATIONS INSCRITES AU PLAN DE RELANCE AUTOROUTIER**

<b>Société</b>	<b>Opération</b>	<b>Montant (M€ HT)</b>	<b>Mise en concession d'un ouvrage non concédé</b>
<b>APRR</b>	A714 – Aménagement de l'échangeur de Montmarault	90	
	A406 – Aménagement au droit de Mâcon	39	X
	A75 – Mise à 2x3 voies au sud de Clermont-Ferrand	170	X
	A36 – Aménagement de l'échangeur de Sévenans	120	
<b>AREA</b>	A480 – Mise à 2x3 voies au droit de Grenoble	300	X
<b>COFIROUTE</b>	A10 – Mise à 2x4 voies au droit d'Orléans	219	
	A10 – Mise à 2x3 voies Tours-Poitiers, 1 <sup>re</sup> phase	305	
	Aménagements environnementaux sur le réseau Cofiroute	40	
<b>ASF</b>	A46 Sud – Financement études jusqu'à la DUP	10	
	A9 – Mise à 2x3 voies Le Boulou-Frontière espagnole	180	
	A63 – Mise à 2x3 voies Ondres-Saint Geours de Marenne	313	
	A61/166-A61/A9 – Mise à 2x3 voies, 1 <sup>re</sup> phase	200	
	Aménagements environnementaux sur le réseau ASF	100	
<b>ESCOTA</b>	Achèvement du tunnel de Toulon et mise à 2x3 voies de l'A57	600	X
<b>SANEF</b>	A4 – Contournement nord-est de Metz	16	
	Aménagement des échangeurs de St Omer (A26/RN42) et de Boulogne (A16/RN42)	80	X
	A29 – Création de Bandes d'arrêt d'urgence (BAU)	33	
	A4 – Reconfiguration de l'échangeur nord de Strasbourg	43	
	A4 – Reconfiguration de l'échangeur de Bailly Romainvilliers	26	
	Aménagement des aires du réseau SANEF	60	
	Aménagements environnementaux et des PAU sur le réseau SANEF	72	
<b>SAPN</b>	A13 – Mise à 2x3 voies en Basse-Normandie, 1 <sup>re</sup> phase	166	
	Autres opérations ponctuelles	89,3	
<b>TOTAL :</b>		<b>3 271,3</b>	

Source : Ministère en charge des transports

**PROJET INITIAL DE L'EXÉCUTION ANNUELLE DU PLAN DE RELANCE**

Société	Durée allongement	Opération	Montant	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
<b>APRR</b>	2 ans et 1 mois	A714 - Aménagement de l'échangeur de Montmarault	90	5	37	38	10							
		A406 - Aménagement au droit de Mâcon	39	3	22	14								
		A75 - Mise à 2x3 voies au Sud de Clermont-Ferrand	170	17	27	60	51	15						
		A36 - Aménagement de l'échangeur de Sévenans	120	25	69	26								
<b>AREA</b>	3 ans et 9 mois	A480 - Mise à 2x3 voies au droit de Grenoble	300	27	45	82	70	61	15					
<b>Cofiroute</b>	2 ans et 6 mois	A10 - Mise à 2x4 voies au droit d'Orléans	219	3	3	27	27	37	37	35	26	23	1	
		A10 - Mise à 2x3 voies Tours – Poitiers, 1ère phase	305	21	22	44,9	35,4	58,3	58,3	58,3	6,7			
		Aménagements environnementaux sur le réseau Cofiroute	40	6	8,2	11	11,2	3,7						
<b>ASF</b>	2 ans et 4 mois	A46 Sud - financement études jusqu'à la DUP	10	3	7									
		A9 - Mise à 2x3 voies Le Boulou - Frontière Espagnole	180	25	50	60	40	5						
		A63 - Mise à 2x3 voies Ondres - St Geours de Marenne	313	3	20	80	120	65	25					
		A61 / A66 - A61/A9 Mise à 2x3 voies, 1ère phase	200		0,6	4,6	16,8	36,8	42,9	38,3	36,8	23,3		
		Aménagements environnementaux sur le réseau ASF	100	10	45	45								
<b>ESCOTA</b>	4 ans et 2 mois	Achèvement du tunnel de Toulon et mise à 2x3 voies de l'A57	600	164,7	1,8	7,8	19	13	13	13,1	56,4	56,6	65,2	38,9

Société	Durée allongement	Opération	Montant	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
SANEF	2 ans	A4 - Contournement Nord-Est de Metz	16	0,3	0,5	0,5	1,6	4,8	4,8	3,5				
		Aménagement des échangeurs de St Omer (A26 / RN42) et de Boulogne (A16 / RN42)	80	16	16	16	16							
		A29 - création de BAU	33	1,3	25,1	6,6								
		A4 - Reconfiguration de l'échangeur Nord de Strasbourg	43	57,8	57,8	57,8	13,8	13,8						
		A4 - Reconfiguration de l'échangeur de Bailly Romainvilliers	26											
		Aménagement des aires du réseau SANEF	60											
		Aménagements environnementaux et des PAU sur le réseau SANEF	72											
SAPN	3 ans et 8 mois	A13 - Mise à 2x3 voies en Basse Normandie, 1ère phase	166	3,3	8,2	32,6	65,2	53,8						
		Autres opérations ponctuelles	89,3	5,9	11,7	21,8	20	15,2						
		<b>Total</b>	<b>3271,3</b>	<b>397,3</b>	<b>476,9</b>	<b>635,6</b>	<b>517</b>	<b>398,4</b>	<b>196</b>	<b>148,2</b>	<b>125,9</b>	<b>102,9</b>	<b>66,2</b>	<b>38,9</b>
		Total hors soulte Toulon		232,6	476,9	635,6	517	398,4	196	148,2	125,9	102,9	66,2	38,9
		Emplois directs (5 emplois/ M€ HT)		1163	2385	3178	2585	1992	980	741	630	515	331	195
		Emplois indirects (4,2 emplois / M€ HT)		977	2003	2670	2171	1673	823	622	529	432	278	163
		<b>Emplois totaux</b>		<b>2140</b>	<b>4387</b>	<b>5848</b>	<b>4756</b>	<b>3665</b>	<b>1803</b>	<b>1363</b>	<b>1158</b>	<b>947</b>	<b>609</b>	<b>358</b>

Source : Ministère en charge des transports

## LA MAITRISE PUBLIQUE DES INFRASTRUCTURES ROUTIERES NATIONALES : POURQUOI IL FAUT RENATIONALISER LES SOCIETES D'AUTOROUTES !

La question du retour de la gestion des autoroutes concédées dans le giron de l'Etat, après la privatisation des sociétés d'autoroutes en 2005-2006 imposée par le Gouvernement de Dominique de Villepin et de son ministre de l'Economie Thierry Breton, que la CGT avait combattue, fait l'actualité suite à de nombreux rapports de la Cour des Comptes en 2008 et juillet 2013 (commandés par la Commission des Finances de l'Assemblée Nationale), et Parlementaires sur la mission du Député Chanteguet sur l'Ecotaxe PL en juin 2014 (lancée par décision de Gouvernement Jean Marc Ayrault en octobre 2013) ainsi que de l'Avis de l'Autorité de la concurrence de septembre 2014 sur les distorsions de concurrence entre les sociétés concessionnaires d'autoroutes.

- **Pour la CGT, la réappropriation publique du réseau autoroutier, est possible**, l'argent disponible existe. Il faut reconquérir, dans le giron public, la gestion des réseaux d'autoroutes qui relève d'un grand service public routier national.

### Un modèle économique issu de la privatisation qui garantit des profits colossaux aux sociétés concessionnaires.

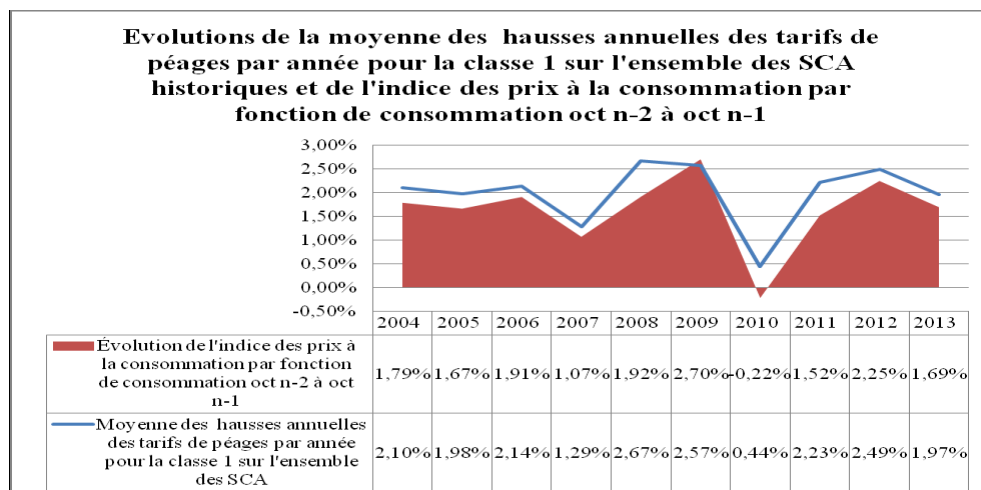
Selon les rapports cité ci-dessus, les sociétés concessionnaires ont négocié, au moment de la vente des participations de l'Etat dans les sociétés d'économie mixte concessionnaires d'autoroutes (SEMCA), pour une valeur du patrimoine de 14,8 milliards €, largement sous estimée et dénoncée par la CGT et les opposants à cette privatisation, des contrats de plan avec l'Etat, fondés sur un modèle économique, qui ne sont d'ailleurs pas publics, construit de telle sorte que tout investissement supplémentaire par rapport à leurs obligations contractuelles est compensé par une hausse tarifaire et un rallongement des durées des concessions. Pratiques de hausses des péages et d'allongement des durées, mises en œuvre notamment lors de la négociation du plan de relance dit «paquet vert» signé en 2010 entre l'Etat et les sociétés, au titre de mesures de verdissement des infrastructures autoroutières dans le cadre du Grenelle de l'Environnement, qui prévoyait 1 milliard € de travaux des concessionnaires contre un an supplémentaire de prolongation de leurs concessions.

- **C'est également la logique du «plan de relance autoroutier» 2015-2020 du Gouvernement actuel, qui poursuit la privatisation que la CGT dénonce par sa pétition nationale lancée auprès des salariés et des populations.**

Elle vient de recevoir la bénédiction de la Commission européenne en novembre 2014, pour un montant de 3,2 milliards € d'engagement d'investissements des sociétés concessionnaires avec -à la clé- une compensation de 2 à 4 années supplémentaires d'allongement des concessions, prolongeant ainsi les concessions actuelles au-delà de 2027 et 2033 pour certaines d'entre elles.

Ces accords négociés entre l'Etat à travers les contrats de plan et chaque société concessionnaire ont pour effet une valorisation biaisée du patrimoine au profit des concessionnaires que les usagers vont payer par les augmentations des tarifs de péages.

La forte augmentation des chiffres d'affaires des sociétés concessionnaires «historiques» de plus de 26% en 7 ans, va se poursuivre malgré les recommandations de l'Autorité de la concurrence qui appelle le Gouvernement à mettre en place un mécanisme «régulateur» des tarifs. En réalité la progression des chiffres d'affaires découle essentiellement de l'augmentation du tarif des péages avec un prix du km qui ne cesse d'augmenter et non pas -comme on pourrait le croire- par l'augmentation du trafic, ni par celle des mises en service de nouvelles sections autoroutières.



En vérité, les rapports et avis cités ci-dessus mettent en avant les rapports déséquilibrés entre l'Etat (son Administration du ministère de l'Ecologie) et les sociétés d'autoroutes au bénéfice des concessionnaires actuels avec des hausses des tarifs de péages supérieures à l'inflation sous contrôle d'un Etat défaillant que tacle l'Autorité de la concurrence, qui critique par ailleurs les négociations des hausses tarifaires discutables. Ce qui permet aux sociétés concessionnaires de ne pas réinvestir les bénéfices.

«La rentabilité nette des sociétés est très élevée puisqu'elle atteint en 2013 selon les sociétés, entre 20 et 24% de leurs chiffres d'affaires ; en d'autres termes, pour 100€ de péages payés par l'utilisateur, entre 20 et 24 € sont du bénéfice net pour les concessionnaires d'autoroutes ! Or, la rentabilité exceptionnelle des sociétés n'apparaît pas justifiée par le risque de leur activité (trafic et concurrence...) ; non seulement cette dette n'est pas risquée mais elle leur permet en plus de bénéficier de l'avantage fiscal découlant de la déductibilité totale des intérêts des emprunts (avantage évalué à 3,4 milliards € depuis 2006 !), la rentabilité exceptionnelle des sociétés concessionnaires, largement déconnectée de leurs coûts et disproportionnée par rapport au risque de leur activité, est assimilable à une rente» : (source données de l'Autorité de la concurrence)

- **Pour la CGT**, la réappropriation publique du réseau autoroutier concédé<sup>1</sup> est donc possible et nécessaire, l'argent disponible existe. Cela suppose une volonté politique de réorienter l'argent public et des péages payés par les usagers -en hausse continue déconnectée des coûts réels- vers l'emploi, les investissements en infrastructures de transports dans notre pays et de l'aménagement des territoires indispensables à l'activité économique.

### Réseau des sociétés concessionnaires d'autoroutes et d'ouvrages d'art



Le débat actuel sur l'avenir des autoroutes concédées a le mérite de reposer la question de la gestion des autoroutes dans le cadre d'un service public routier national et de la maîtrise publique des dépenses d'avenir pour les infrastructures de transports à la faveur du report modal de la route et son rééquilibrage vers les transports alternatifs ferroviaire, fluvial et maritime.

- **Pour la CGT**, il faut mettre fin au scandale national de la privatisation des autoroutes en 2006 qui a abouti à distribuer 14,9 milliards € de dividendes exceptionnels aux actionnaires en 7 ans, au détriment d'un réinvestissement dans les infrastructures d'intérêt général.

<sup>1</sup> Les autoroutes: réseau d'environ 12000 km

- les autoroutes concédées représentent, environ 9 400 km exploitées et entretenues par les 6 sociétés concessionnaires d'autoroutes historiques privatisées : groupe VINCI (Cofiroute, ASF et Escota), groupe EIFFAGE : (SAPN et SANEF) et groupe Espagnol ABERTIS( APRR et AREA)

- les autoroutes non concédées : environ 2 600 km, gérés par les services routiers de l'Etat au sein des 11 Directions interdépartementales des routes, créées en 2007 lors de la décentralisation d'environ 20 000 km du réseau routier national aux Départements.



Alors que les besoins de financement des infrastructures de transport appellent la mobilisation de ressources nouvelles, suite notamment à l'abandon de l'Ecotaxe PL, le principe de la renationalisation est posé et est incontournable comme seule alternative au modèle économique actuel : plus de 8,9 milliards € de CA en 2013 et environ 2 milliards € par an non réinvestis dans les réseaux alors que l'Etat manque d'argent et impose l'austérité budgétaire et la réduction des dépenses publiques.

**Une «rente» sans risque au détriment de la collectivité : l'intérêt général et des français ne peut être confondu avec l'intérêt des actionnaires des sociétés concessionnaires.**

**Le réseau autoroutier français concédé est aujourd'hui mature.**

D'une longueur de 9 048 km en 2013, il n'a augmenté que de 7 % depuis 2007 (8 427 km). On observe que la longueur totale des réseaux des 6 sociétés historiques n'a augmenté que de 2 %. Par conséquent, c'est essentiellement sur les nouvelles concessions qu'a porté l'effort de construction de sections autoroutières supplémentaires.

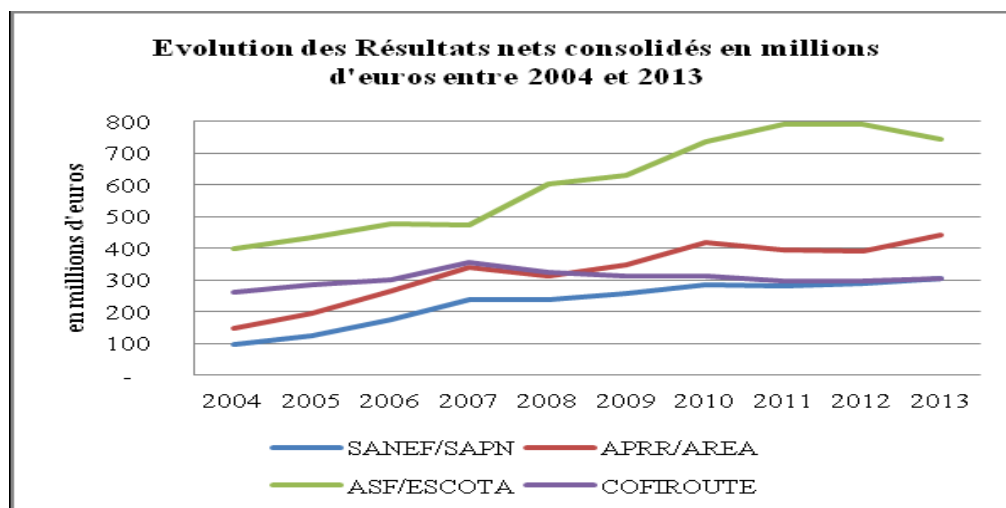
Dans ces conditions -avec un réseau ayant atteint sa maturité depuis 2007- la rentabilité des concessions autoroutières -si elle doit s'apprécier sur toute leur durée- il n'en reste pas moins vrai que le modèle économique des concessions autoroutières a assuré aux sociétés privées une rentabilité élevée et celle-ci est vouée à croître jusqu'à la fin des concessions.

Depuis cette époque, le bénéfice des sociétés concessionnaires a fortement progressé pour l'ensemble, en particulier celui d'ASF/ESCOTA qui s'est établi désormais, en 2013, à 744 millions d'euros, soit un niveau presque deux fois supérieur à celui de 2005 (436 millions d'euros) et près de sept fois supérieur à son premier bénéfice en 2000.

Par conséquent, l'État a privatisé les sociétés d'autoroutes au moment même où leur rentabilité a commencé à croître fortement jusqu'à atteindre les niveaux actuels.

Ainsi les bénéfices 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.

- Aujourd'hui, **pour la CGT**, sans attendre la fin des concessions 2027/2033, **l'Etat doit racheter les concessions pour reconquérir une gestion des réseaux autoroutiers dans le giron public**. D'après des experts économiques : il a de quoi payer l'indemnisation des concessionnaires actuels et retrouver une «ressource» nouvelle une fois la dette remboursée ; selon les évaluations réalisées, *«l'Etat sortirait gagnant d'un rachat des concessions actuelles»*.

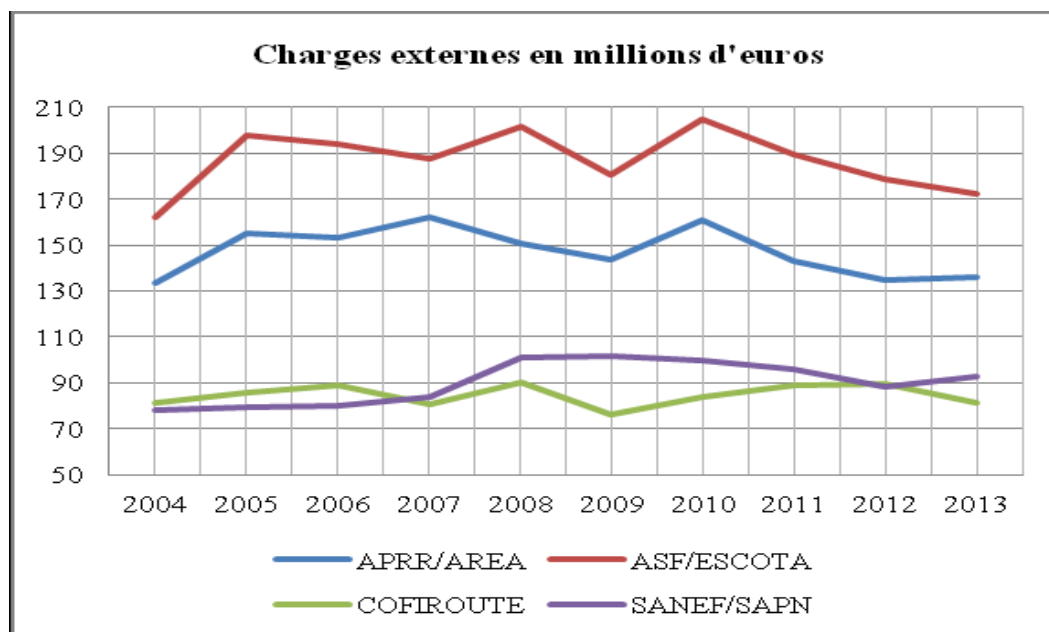


**La gestion des sociétés concessionnaires tirent profit du capital et accentue la pression sur le coût du travail : des régressions d'emplois au détriment de la qualité de service et de la sécurité.**

En effet la logique des gains de productivité qui fait régresser l'emploi est bel et bien à l'œuvre depuis la privatisation en 2005.

Les charges externes qui regroupent les charges de maintenance, de l'entretien et réparations ainsi que les autres charges (non individualisées) n'ont progressé que de 6 % entre 2004 et 2013 en regard de la progression du chiffre d'affaires des sociétés de plus de 26% depuis 2006 !

C'est pourquoi, on peut s'interroger tout à la fois sur la maîtrise de leurs coûts et sur une diminution des sommes consacrées à l'entretien, la maintenance et la réparation du réseau autoroutier concédé ? Sachant, par ailleurs, que la charge (coût) de l'endettement financier des sociétés a aussi baissé de 10 % depuis 2006.



**Les sociétés concessionnaires diminuent leurs effectifs pour augmenter leurs profits et les redistribuent à leurs actionnaires : le coût du capital coûte cher à la France et aux salariés ! Et, de plus, ces sociétés bénéficient du CICE<sup>2</sup>, qui est un effet d'aubaine et se solde par des suppressions d'emplois ! (exemple ASF : touche 4,3 millions € soit 4% de sa masse salariale pour aboutir à 160 suppressions d'emplois !)**

L'analyse de l'évolution de l'effectif total moyen par an et par société concessionnaire (hors intérimaires), toutes sociétés concessionnaires confondues, montre que celui-ci est passé de 16 709 en 2006 à 13 933 en 2013, soit une diminution de 17 %.

Plus précisément, c'est la baisse du nombre des employés/ouvriers (sans licenciement) qui explique pour l'essentiel cette évolution, en lien avec l'accélération de l'automatisation des péages. Par ailleurs, les sociétés concessionnaires d'autoroutes ont massivement supprimés des emplois depuis notamment le «paquet vert» 2009-2010 qu'elles ont détourné de l'objectif de la relance «environnementale» par des augmentations des péages autoroutiers entièrement automatisés et déshumanisés ; ce que dénonce également la Cour des Comptes.

- **Pour la CGT, comme le chiffre d'affaires des SCA a progressé de 26 % sur cette période 2006-2013, soit plus que la progression des charges de personnel, cela montre que la maîtrise de celles-ci a contribué à l'amélioration de leur rentabilité.**

Aujourd'hui, les charges de personnel ne représentent qu'une part limitée et en baisse des charges des sociétés : 21 % du total des charges d'exploitation.

**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'accidents à répétition. La réduction des services de patrouilleurs la nuit et l'augmentation des temps d'intervention sur accidents devient très préoccupante pour les salariés et usagers.**

<sup>2</sup> Crédit d'impôts, compétitivité et d'emploi mise en place par le Gouvernement dans le cadre du pacte de responsabilité en janvier 2014 : dénoncé par la CGT pour sa nocivité sur l'emploi et l'investissement

**Pour les salariés de la branche des sociétés d'autoroutes c'est une hémorragie des emplois de plus de 15% des effectifs globaux du secteur autoroutier, pour augmenter leurs profits colossaux au détriment de la qualité et de la sécurité.**

*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 27,44% alors que les investissements (hors paquet vert déjà largement compensé) continuent de 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.*

**Aujourd'hui**, la réorganisation des **Postes de Coordination sécurité du trafic** 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.

**La CGT revendique un grand service public routier national de l'exploitation, de l'entretien et maintenance et d'ingénierie publique routière : il faut mettre fin aux externalisations des missions du service public routier et à la privatisation poursuivie par le plan de relance autoroutier du Gouvernement.**

- **La CGT dénonce auprès des salariés et des populations les nouvelles privatisations du réseau routier.** Outre les impacts sur le service public routier de l'Etat, avec des transferts des agents publics aux sociétés privées, c'est un nouveau scandale car il est avéré que la quasi-totalité des investissements (3,2 milliards €) sera remboursée dans les dix prochaines années ; les années restantes des concessions rapporteront des sommes considérables payées par les usagers : en quelque sorte **une double peine pour l'utilisateur puisque les routes concernées sont déjà payées en tant que 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.

De plus, les profits ne s'arrêtent pas à l'exploitation des autoroutes, ils se nichent aussi dans le marché des travaux autoroutiers ! En effet, la réalisation de la plupart de ces travaux va tomber, à l'issue des appels d'offre

qu'elles vont lancer dès 2015, dans l'escarcelle de leurs filiales appartenant aux groupes de BTP Vinci et Eiffage.

- **Pour la CGT, il faut reconquérir la maîtrise publique des infrastructures et de leur financement** en mettant un arrêt aux concessions d'infrastructures qui se généralisent à tous les modes de transport. Il est nécessaire de réaffirmer la nécessité d'une maîtrise publique globale du système de transport, pour 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.
- **La CGT revendique la création d'un pôle financier public** pour assurer le financement des investissements d'intérêt général, ce qui suppose de s'affranchir des contraintes de rentabilité financière du marché en permettant une capacité d'emprunt à taux bas.
- **Pour la CGT, il ne s'agit pas de diaboliser les projets routiers pour répondre aux besoins de sécurité des routes**, de la décongestion des agglomérations et des dessertes des territoires à désenclaver pour leur développement économique.

**La France a besoin de développer ses réseaux d'infrastructures routières, autoroutières (avec une liberté de choix de l'utilisateur d'une route nationale gratuite et de qualité, sans être obligé de se déplacer sur une autoroute payante : principe de contrepartie effective aux péages afin de garantir l'égalité de traitement de l'utilisateur), et celles alternatives à la route (ferroviaire et fluviale), facteurs de développement économique, de croissance et d'emplois.**

## Les mobilisations doivent se poursuivre.

La commission du développement durable du Sénat a annoncé la création d'un groupe de travail sur les concessions autoroutières, suite à l'audition du président de l'Autorité de la concurrence. Par ailleurs le Sénat avait déjà débattu d'un projet de Loi sur la renationalisation des autoroutes -déposé en mai dernier par le Groupe CRC- qui n'avait été retenu par les Sénateurs, bien qu'ayant été qualifié de proposition pertinente de droite comme de gauche, au motif de la dette publique. L'Assemblée Nationale est également à l'origine du rapport de la mission Chanteguet, qui a auditionné la CGT en juin dernier. Récemment en décembre 2014, 145 Députés socialistes ont écrit au Premier ministre une lettre lui demandant de prendre une mesure de dénonciation des concessions autoroutières d'ici fin décembre 2014 en tenant compte du délai d'un an de préavis pour cette procédure.

## La CGT se félicite de ses signaux favorables à la procédure de rachat des concessions actuelles.

- **La CGT et son Pôle économique, ont lancé en partenariat avec l'ENPC<sup>(1)</sup> dans le cadre du mastère politique et actions publiques pour le développement durable, une étude sur l'analyse des conséquences des externalisations et des privatisations des missions publiques du ministère de l'Ecologie relatives aux infrastructures notamment dans le secteur routier et des voies navigables.**  
L'objectif est de montrer la faisabilité d'une véritable alternative aux privatisations en mesurant en quoi le passage d'un modèle de service public à un modèle d'économie de marché affecte le processus de redistribution équitable des richesses et conduit à affaiblir le service public avec ses conséquences sociales et statutaires des agents en place, ainsi que sociétale.
- **La CGT n'acceptera pas de nouveaux renoncements à une maîtrise publique qui tomberaient –à nouveau- dans l'escarcelle d'une gestion pour le privé d'un service public autoroutier, dans une logique de libéralisation totale des transports et des infrastructures.**

(1) Ecole Nationale des Ponts et Chaussées

## Répartition des responsabilités au sein de la direction fédérale (7/01/2015)

BAILLE Nicolas	Secrétaire Général en charge des relations avec les ministères / Cabinets, les Fédération syndicales et le suivi des dossiers transversaux
BERNARD Eric	Trésorier Général
PACOT Didier	Secrétaire à la vie syndicale
PERON Isabelle	Secrétaire à la politique revendicative
BARLA Maurice	Secrétaire national en charge de la syndicalisation et DDT-M
COMBROUZE Francis	Secrétaire national en charge de l'environnement, du développement durable et du logement. Chargé du suivi du CTM
THOMAS Pierre	Secrétaire national en charge des Ingénieurs Cadres Techniciens
LE BRIQUER Gérard	Secrétaire national en charge des transports et infrastructures
GARING Willy	Secrétaire national en charge des routes et voies navigables
BREUIL Charles	Secrétaire national en charge du devenir des Ouvriers d'Etat, des PPP-externalisations-privatisations
SILENE Gaëtan	Secrétaire national en charge des DOM et des routes
BOLIS Norbert	Secrétaire national en charge de l'aviation civile
MAYER Nicolas	Secrétaire national en charge du maritime
GARCIA Philippe	Secrétaire national en charge du réseau scientifique et technique

### Parmi les membres de la CE fédérale :

- Nathalie CARPENTIER en charge de la Formation syndicale
- Jean-Pierre BEURTHERET en charge des retraités
- Fabrice BOUQUET en charge de la protection sociale, du CGCV et MGET
- Christophe HEGOT en charge de la communication (site internet, Courrier du militant) et VNF
- Didier LASSAUZAY en charge de la réforme de l'Etat et de l'Aménagement du territoire
- Christian MAHUT en charge de l'action sociale et CCAS
- Kaci VANDERRIEL en charge de l'hygiène, sécurité et conditions de travail
- Fabienne TATOT en charge de l'Egalité professionnelle
- Arsène MONTAROU en charge du secteur des Collectivités territoriales
- Jean-Pierre MARSAUD en charge du secteur des Collectivités territoriales

MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE,  
DU DÉVELOPPEMENT DURABLE  
ET DE L'ÉNERGIE

MINISTÈRE DU LOGEMENT,  
DE L'ÉGALITÉ DES TERRITOIRES  
ET DE LA RURALITÉ

Secrétariat général

Paris, le **12 JAN. 2015**

Direction des ressources humaines

**Note**

Département des relations sociales

à

Liste *in fine*

— Nos réf. : D14004187  
Affaire suivie par : Laure QUITARD  
Laure.Quitard@developpement-durable.gouv.fr  
Tél. : 01 40 81 37 47 - Fax : 01 40 81 30 39  
Courriel : Rs.Drh.Sg@developpement-durable.gouv.fr

**Objet** : Coupons de crédits d'heures au titre de l'année 2014.

**PJ** : Décret n°2012-224 du 16 février 2012 modifiant le décret n°82-447 du 28 mai 1982 relatif à l'exercice du droit syndical dans la fonction publique.

Conformément au décret n°2012-224 du 16 février 2012 visé en référence, les feuillets matérialisant les crédits d'heures, dont disposent les organisations syndicales au titre de leur contingent en crédit de temps syndical, ne sont valables que pour l'année en cours.


Il est toutefois admis que ces feuillets peuvent continuer à être utilisés jusqu'à réception, par les organisations syndicales, des nouveaux coupons en début de l'année n+1.

Le département des relations sociales n'ayant pas encore procédé à l'attribution des coupons 2015, je vous demande de bien vouloir accepter les feuillets de l'année 2014 présentés par les agents jusqu'à fin février 2015.

Pour les organisations syndicales qui seraient d'ores et déjà à court de feuillets, il y a lieu d'accorder aux agents dûment désignés par les organisations syndicales, les autorisations d'absence sollicitées, sans qu'il leur soit demandé de produire ce justificatif. À charge pour l'administration de comptabiliser lesdites absences et d'en demander le justificatif rétroactivement.

Les organisations syndicales seront par ailleurs informées de cette décision.

Le directeur des ressources humaines

  
Francis CAZOTTES



## Destinataires

### **Messieurs les Préfets de région,**

- Directions régionales de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL)
- Direction régionale et interdépartementale de l'équipement et de l'aménagement d'Ile de France (DRIEA)
- Direction régionale et interdépartementale de l'environnement et de l'énergie d'Ile de France (DRIEE)
- Direction régionale et interdépartementale de l'habitat et du logement d'Ile de France (DRIHL)
- Directions inter-régionales de la mer (DIRM),
- Directions de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DEAL) (Outre-Mer)
- Directions de la mer (DM) (Outre-Mer)

### **Mesdames et messieurs les Préfets de départements,**

- Directions départementales des territoires et de la mer (DDTM),
- Directions départementales des territoires (DDT)
- Direction de la mer Sud Océan Indien (Mayotte)
- Directions des territoires, de l'alimentation et de la mer (DTAM) (Saint Pierre et Miquelon),

### **Messieurs les Préfets coordonnateurs des itinéraires routiers,**

- Directions interdépartementales des routes (DIR)

### **Mesdames les directrices, messieurs les directeurs :**

- Centre ministériel de valorisation des ressources humaines (CMVRH)
- École nationale des techniciens de l'équipement (ENTE)
- Centre d'études des tunnels (CETU)
- Centre national des ponts de secours (CNPS)
- Service technique des remontées mécaniques et des transports guidés (STRMTG)
- Centre de prestations et d'ingénierie informatique (CPII)
- Centre d'évaluation, de documentation et d'innovation pédagogiques (CEDIP)

### **Administration centrale du MEDDE**

- Monsieur le Vice-président du Conseil général de l'environnement et du développement durable
- Monsieur le Commissaire général au développement durable
- Monsieur le Directeur général des infrastructures de transports et de la mer
- Monsieur le Directeur général de l'aviation civile
- Monsieur le Directeur général de l'aménagement, du logement et de la nature
- Monsieur le Directeur général de l'énergie et du climat
- Madame la Directrice générale de la prévention des risques
- Madame la Directrice des pêches maritimes et de l'aquaculture

### **Établissements publics**

- Agence des aires marines protégées
- Agence nationale de l'habitat
- Agence de l'eau : de l'Adour-Garonne, de l'Artois-Picardie, de la Loire-Bretagne, du Rhin-Meuse, du Rhône-Méditerranée et Corse, de la Seine-Normandie
- Conservatoire de l'espace littoral et des rivages lacustres
- Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (CEREMA)



- École nationale des travaux publics de l'État (ENTPE)
- École nationale des ponts et chaussées (ENPC)
- École nationale supérieure maritime (ENSM)
- Établissement national des invalides de la marine (ENIM)
- Institut français des sciences et technologies des transports, de l'aménagement et des réseaux (IFSTTAR)
- Institut national de l'information géographique et forestière (IGN)
- Météo France
- Office national de l'eau et des milieux aquatiques (ONEMA)
- Office national de la chasse et de la faune sauvage (ONCFS)
- Parc amazonien de Guyane
- Parcs nationaux de France
- Parcs nationaux : des Calanques, des Cévennes, des Écrins, de la Guadeloupe, du Mercantour, de Port-Cros, des Pyrénées, de la Réunion, de la Vanoise
- Voies Navigables de France (VNF)

## Vœux du Président du CCAS pour l'année 2015 à tous les acteurs de l'action sociale

En tant que Président du Comité Central d'Action Sociale, je vous présente pour l'année 2015 tous mes meilleurs vœux de bonheur et de santé pour vous et vos familles, ainsi que pour toutes les communautés de travail ministérielles et interministérielles dans lesquelles vous œuvrez pour faire vivre l'action sociale au quotidien, sans oublier les salariés en emploi précaire présents dans nos services et les retraités.

Ce sera pour ma part mon dernier message de vœux en tant que Président du CCAS, puisque j'ai décidé de ne pas solliciter un nouveau mandat et de faire valoir mes droits à la retraite en 2015.

Suite aux élections professionnelles du 4 décembre 2014, l'ensemble des instances de l'action sociale (CCAS, CRCAS, CLAS) vont être renouvelées en ce début d'année 2015 pour un nouveau mandat de quatre ans, en application du nouvel arrêté ministériel et de l'instruction aux services du 9 octobre 2014.

Ainsi le CCAS, les CRCAS et les CLAS seront à l'œuvre au sein des services, pour répondre aux besoins sociaux des agents actifs et retraités, pour tisser le lien social en fédérant tous les acteurs associatifs, professionnels et syndicaux chargés de mettre en œuvre l'action sociale de proximité.

Plus que jamais, nous devons nous unir pour faire vivre les solidarités envers tous nos collègues qui subissent des souffrances au travail suite aux restructurations, abandons de missions, drames matériels, familiaux et humains .

Sans cette approche humaniste, relayée par tous les acteurs sociaux, nos services et missions seraient vides de sens, et perdraient leur efficacité et rayonnement sur les territoires et leur population, qui attendent encore beaucoup des services publics de l'État pour garantir l'intérêt général et la solidarité nationale.

Les événements dramatiques qui viennent de plonger notre pays dans une profonde indignation et tristesse, ont provoqué un formidable élan de fraternité, de solidarité, de réaffirmation des valeurs de notre république, et de respect de la liberté d'expression.

Pour autant, cela ne doit pas nous faire oublier la misère qui nous entoure, avec les camps de Roms délabrés, les banlieues oubliées, les camps de réfugiés surpeuplés, les bateaux d'immigrés africains, les pays en guerre, rongés par la peur et la faim, les salariés en grève pour leur avenir, les travailleurs malmenés par le diktat de la finance...

Une folle espérance pour un monde plus juste, où les richesses seraient partagées, où l'on ne souffrirait plus ni de la faim, ni de l'exclusion, ni de la guerre, ni de l'indifférence, ni de la solitude, ni de l'intolérance et de la censure, deviendrait-elle possible ?

Nous pouvons en être les acteurs par nos actions citoyennes, politiques ou syndicales, pour moins de précarité et plus de justice sociale, pour que la guerre face place à la paix, pour que la haine face place à l'amour, pour que nous soyons tous « CHARLIE ».

**Christian MAHUT**  
Président du CCAS