



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° 1409 du 24 juillet 2012

Sommaire

	<u>Pages</u>
1. Agenda	2
2. Infos brèves	2
3. Lettre FNEE-CGT aux ministres sur l'agenda et qualité du dialogue social	3-4
4. Communiqué CGT-FSU sur l'agenda social	5
5. Rencontre du 26 juillet entre le ministre des transports et l'UIT-CGT :	
- Courrier de l'UIT-CGT	6-7
- Les principales questions des Fédérations	8-16
6. Fusion des corps d'ingénieurs : Courrier unitaire aux ministres	17
7. Fonction publique : Le changement doit aussi passer par des mesures concrètes !	18-19
8. UGFF : Revalorisation du SMIC et conséquences sur la grille indiciaire	20-23
9. Intervention du CCAS à l'A.G. du CGCV le 13 juin 2012	24-26
10. Composition du Cabinet de Delphine BATHO	27



AGENDA

26 juillet 2012 :
UIT-CGT/Ministre des transports

20 août 2012 :
Bureau UGFF-CGT

22 août 2012 :
Secrétariat fédéral

28 août 2012 :
Groupe d'échanges MEDDE

29 août 2012 :
Secrétariat fédéral

30 août 2012 :
Réunion UGFF sur les DDI

3 septembre 2012 :
Bureau UGFF-CGT

4 septembre 2012 :
Groupe d'échanges MEDDE

5 septembre 2012 :
Commission exécutive fédérale

6 septembre 2012 :
Commission exécutive fédérale



INFOS BREVES



66ème festival d'Avignon
La culture une nourriture
indispensable à la vie !

Déclaration commune de la CGT, de la fédération du spectacle, de l'Union Départementale CGT Du Vaucluse et de la CGT Culture

A l'occasion du 100ème anniversaire de la naissance de Jean Vilar, laissons une nouvelle fois résonner ses propres mots : le théâtre, la culture sont « une nourriture aussi indispensable à la vie que le pain et le vin.

Les cinq années qui viennent de s'écouler ont vu l'Etat se désengager de ses missions fondamentales et contraindre les collectivités à en faire de même. Sous le coup des réformes libérales, le service public dans son ensemble a été affaibli et la culture a énormément souffert, victime de l'austérité, des coupes budgétaires et des restructurations. La précarisation accrue des professions et des statuts a fait des dégâts considérables. Les spectateurs comme les créateurs, le monde du travail comme celui du spectacle, de l'audiovisuel ou de la culture ont été méprisés, maltraités.



Education nationale
Pourquoi le métier de prof
n'attire plus ?

Dans un entretien au Parisien du 21 juillet 2011, Luc Chatel se vantait d'avoir réussi, avec sa coûteuse et caricaturale campagne de pub, à provoquer une "ruée vers le métier de prof". Pour la CGT Educ'action, "la réalité est bien différente".

On note, premièrement, que le nombre d'inscrits aux concours externes d'enseignants et CPE (conseillers principaux d'éducation) du second degré reste bien en-deçà des années précédentes : 69 000 pour la session 2012, contre plus de 115 000 en 2007 et encore 85 000 en 2010. L'introduction de la réforme du recrutement et de la formation des enseignant-e-s et CPE, couplée à une dévalorisation constante du métier, a provoqué une baisse importante du nombre de candidats.



Egalité salariale Femmes/Hommes
Le long combat des femmes
de la Snecma Corbeil

La justice vient de condamner la direction de la Snecma pour discrimination envers une femme qui a porté son affaire en justice avec la CGT depuis plus de cinq ans. Au terme d'une guerre de procédures dilatoires qui ont hélas découragé quelques plaignantes, trois femmes, une agent de production, une technicienne de maintenance, une technicienne supérieure gestion de production ont obtenu la reconnaissance du préjudice subi pendant près de 30 ans.

suite sur : www.cgt.fr



FEDERATION NATIONALE DE L'EQUIPEMENT ET DE L'ENVIRONNEMENT

263 rue de Paris – case 543 – 93515 Montreuil Cedex
tél. : 01 48 18 82 81 – Fax : 01 48 51 62 50 –
E mail : fd.equipement@cgt.fr - Site : www.equipement.cgt.fr

Montreuil, le 17 juillet 2012

Madame Delphine Batho
Ministre de l'écologie, du développement durable et de
l'énergie

Copie :

Madame Cécile Duflot
Ministre de l'égalité des territoires et du logement
Madame Paquita Morellet-Steiner
Directrice adjointe de cabinet du MEDDE
Monsieur Jean-François Monteils
Secrétaire général des ministères

Objet : agenda et qualité du dialogue social

Madame la Ministre,

L'élection de François Hollande et l'installation d'un nouveau gouvernement suite aux législatives a été perçue par nos militants comme autant de moyens de réaliser en actes nos revendications d'arrêt de la RGPP et de dialogue social notamment sur les rapports missions/moyens et l'écoute attentive des agents de nos services publics.

En effet, au cours des dernières années nous avons subi :

- une avalanche de réformes réalisées sans concertation et sans visibilité à long terme,
- des restructurations incessantes conjuguées à une baisse drastique des effectifs,
- une incapacité ou une volonté de ne pas traiter des dossiers en concertation avec les organisations syndicales...

Notre organisation n'a cessé de dénoncer cette dégradation du dialogue social au sein de notre ministère et dans ses établissements publics.

Dès la mise en place du gouvernement nous avons sollicité une audience auprès de madame la ministre. Nous avons ainsi rencontré le 29 mai avec les autres organisations syndicales madame Bricq. A sa demande nous avons déposé les dossiers que nous pensions les plus urgents à savoir :

1. Traduction concrète de l'arrêt de la RGPP pour le champ du ministère notamment sur les réorganisations-fusions de services, fusions de corps, moyens budgétaires pour les services et établissements publics sous tutelle, évolutions statutaires concernant les titulaires et les contractuels.
2. Concernant les Ouvriers des parcs et ateliers (OPA), l'arrêt du non recrutement d'OPA avec des recrutements immédiats et la tenue d'une réunion sur toutes les problématiques liées à ce statut particulier.

Le 4 juin, nous avons été reçu en bilatérale par madame Morellet-Steiner alors conseillère sociale et juridique auquel nous avons pu déposer dans le détail nos revendications sur tous les dossiers en attente. Madame Morellet-Steiner, ce jour là, a pu mesurer l'ampleur des effets de la politique de casse du service public et ses incidences sur les personnels.

La nomination de madame Morellet-Steiner, directrice adjointe de votre Cabinet permet une certaine continuité : nous sommes toujours dans la demande de pouvoir rencontrer notre ministre dans les meilleurs délais.

Suite à notre demande de rendez-vous du 25 juin dernier, nous n'avons pas d'information sur une prochaine rencontre, à l'exception d'une réponse en date du 6 juillet du Cabinet de Mme Duflot nous indiquant que « son agenda ne lui permet pas de répondre rapidement à notre sollicitation ». Cependant, M. Cuvillier ministre délégué recevra le 26 juillet les Fédérations de l'Union interfédérale des transports-CGT (Cheminots, Transports, Equipement-Environnement, Syndicat maritimes et Officiers de la marine marchande).

Or, nous avons le regret de constater, s'agissant des personnels de vos services, que les démarches en cours d'application de la politique décidée par le précédent gouvernement non seulement ne sont pas remises en causes mais validées dans l'agenda social communiqué le 16 juillet par la DRH. Madame la ministre, nous avons boycotté cette réunion (ci-joint le communiqué).

Au contraire, nous attendons un changement tel qu'exprimé dans le cadre de la conférence sociale des 9 et 10 juillet 2012 par le Président de la République et le Premier ministre avec un dialogue social de qualité et la feuille de route qui suit.

Cette volonté doit se décliner au sein du MEDDE. C'est dans ce sens que notre organisation vous sollicite pour que les engagements pris soient tenus à savoir :

- Une rencontre avec la Fédération dans les meilleurs délais afin d'aborder entre autres :
 - L'arrêt des restructurations-réorganisations des services.
 - Le réexamen du décret publié fin avril relatif aux pouvoirs des préfets concernant l'ADEME ainsi que celui relatif « aux logements de fonction » publié le 9 mai.
 - Vos orientations sur le CEREMA.
 - L'arrêt de la RH 2013 et l'organisation d'une réunion pilotée par le Cabinet sur le schéma des effectifs et des recrutements ministériel (SERM) et des établissements publics.
- Une rencontre avec les OPA en raison de l'urgence du dossier :
 - ✓ Tenue d'une table ronde sur l'aspect retraite dans le cadre d'une modification législative.
 - ✓ Révision du décret de 1965 et recrutement OPA au MEDDE.

Madame la Ministre, vous comprendrez que notre démarche s'entend par une rupture avec les méthodes employées par le gouvernement Fillon et par la reconstruction d'un dialogue social de qualité.

Dans l'attente d'une réponse de votre part, je vous prie de croire, Madame la Ministre, à l'assurance de ma haute considération.



Jean-Marie RECH
Secrétaire général de la FNEE-CGT



Communiqué

Agenda Social

Boycott de la réunion du 16 juillet 2012 par les organisations CGT et FSU

Mesdames les Ministres

Nous ne participerons pas à la réunion de ce jour, relative à l'agenda social.

En effet, les fiches communiquées s'inscrivent dans la continuité absolue de ce qui était en cours avant le changement de gouvernement. Les deux ministres Delphine Batho et Cécile Duflot « n'ont pas trouvé le temps » de recevoir les organisations syndicales.

Nous ne pouvons l'accepter !

La diminution de 2,5% des effectifs pour 2013 (et de nouveau en 2014 et 2015) aggraverait la situation, les moyens de fonctionnement seraient obérés (-15% d'ici 2015).

Le Secrétaire général et la DRH partent du constat que les services ont une grande expérience des redéploiements et donc possèdent des « atouts » pour faire face aux nouvelles réductions globales.

Nous ne faisons pas le même constat.

Dès juin 2012, nos organisations ont demandé qu'une réunion soit organisée pour tirer un premier bilan du schéma des effectifs et recrutements ministériels (SERM) 2012. Cette réunion devait s'inscrire dans le cadre d'une rupture avec les politiques précédentes notamment au regard de l'arrêt de la RGPP et de la RéATE.

Nos organisations attendent d'autres orientations ouvertement affichées que celles indiquées dans la fiche gestion prévisionnelle des ressources humaines. Ou comment construire RH 2015, sur les mêmes bases que RH 2013 !

Cet « agenda social » ignore les suites de la conférence sociale des 9 et 10 juillet 2012, en particulier la table ronde n° 7 sur les services publics, qui dans ses conclusions prévoient l'organisation à l'automne d'une réunion avec les partenaires sociaux et aura pour thème « les missions et valeurs du service public ».

Nous attendons des ministres MEDDE et METL qu'elles organisent un débat avec les organisations syndicales représentatives, sur les missions/moyens avec l'application du SERM et les dotations aux établissements publics.

Nous attendons des ministres des arbitrages en rupture avec les politiques précédentes.

En cohérence, nos organisations ne participeront pas à la réunion bilatérale de mercredi 18 juillet relative aux méthodes de travail en termes de concertation et négociation sociales prévues dans l'agenda social.

Paris La Défense, le 16 juillet 2012

Copie à : - M. le Secrétaire général des ministères
- Mme la Directrice des ressources humaines des ministères



Monsieur CUVILLIER Frédéric
Ministre Délégué
Chargé des Transports, de la Mer
Et de la Pêche

Montreuil, le 16 juillet 2012

Monsieur le Ministre,

Vous allez recevoir nos fédérations, le jeudi 26 juillet 2012.

Dans ce cadre, nous vous transmettons un certain nombre de propositions, revendications, dossiers qui –pour beaucoup- ont déjà été abordés lors des bilatérales avec votre conseiller social et votre directeur de cabinet.

Les Fédérations CGT –Cheminots – Transports – Equipement/Environnement – Syndicats Maritimes – Officiers Marine Marchande - composantes de l'Union Interfédérale des Transports se sont réunies, le 10 juillet 2012, afin de préparer cette rencontre.

Il en ressort un certain mécontentement sur la forme de cette rencontre qui se tiendra en fin d'après-midi et dans un laps de temps d'une heure trente.

Pourtant, les transports voyageurs et marchandises sont un élément structurant ou déstructurant (suivant leur évolution) de l'aménagement du territoire, du développement économique ou pas, de cohésion sociale, de solidarité entre les territoires sachant que les politiques transports –menées ces dix dernières années- sont lourdes de conséquences négatives dans ces domaines.

D'où la nécessité d'engager un véritable changement d'orientation en matière de complémentarité, de multimodalité, de la place des modes alternatifs, d'investissements sous maîtrise et contrôle public, de service public voyageurs et marchandises.

Lorsque l'on regarde les évolutions des modes alternatifs à la route, on en est à se demander s'il s'est tenu un Grenelle de l'Environnement dans notre pays, vu la chute –ces dernières années- du Fret ferroviaire et particulièrement du Fret SNCF et que, pour la première fois depuis plusieurs années, le transport fluvial a reculé en 2011.

D'ailleurs, pour la CGT, il n'est pas concevable que les transports ne soient pas traités dans la conférence environnementale qui devrait se tenir à la mi-septembre 2012.

Et ce n'est surtout pas en généralisant le 44 tonnes, comme engagé par le précédent gouvernement, que la situation va s'améliorer.

Dans le même temps, nous constatons une généralisation de la politique « bas coût » (low cost) à tous les modes de transports. Cette stratégie politique est extrêmement dangereuse pour l'avenir des transports dans notre pays, pour la continuité territoriale, pour l'avenir du service public.

Cette logique « bas coût » tire tout par le bas : les coûts salariaux, sociaux, la qualité et la sécurité. C'est la suppression massive d'emplois, la précarisation de l'emploi, une véritable machine de guerre contre le droit social français et les acquis sociaux.

Cette politique siphonne les deniers publics payés par le contribuable. C'est la spirale du déclin et les salariés, tout particulièrement les plus modestes, n'ont rien de bon à attendre de cette logique politique.

Le plus dramatique, c'est lorsque ce sont de grandes entreprises publiques –ou d'autres- dans lesquelles l'Etat possède des parts qui organisent cette politique de « bas coût » (SNCF - Air France) concurrençant ainsi leurs propres entreprises.

Vous comprendrez, Monsieur le Ministre, que cette réunion du 26 juillet 2012 doit vous permettre d'amener des réponses précises au regard du contexte et des attentes urgentes, mais aussi d'amener de réelles perspectives pour traiter des dossiers lourds qui impactent chacune de nos fédérations.

C'est donc pourquoi nous vous transmettons, suffisamment à l'avance, nos attentes et demandes afin que cette rencontre soit véritablement efficace et que des annonces et actes concrets soient pris ; plusieurs dossiers ne pouvant attendre.

Dans ce cadre, pour un certain nombre de points particuliers, il sera nécessaire d'arrêter un calendrier afin de les aborder de façon plus précise avec les fédérations concernées.

Une autre politique des transports doit se mettre en place, dans notre pays, ce qui passe par des actes forts, rapidement.

Vous trouverez, ci-joint, nos demandes dont certaines ont un caractère d'urgence.

Nous vous prions de croire, Monsieur le Ministre, en nos sentiments les meilleurs.

Pour les Fédérations :

*Cheminots
Transports
Equipement-Environnement
Syndicats Maritimes
Officiers Marine Marchande*

D. LAUNAY

Secrétaire Général

Union Interfédérale des Transports CGT

La délégation sera composée de :

G. GARREL Secrétaire Général FD Cheminots CGT
J. VERITE Secrétaire Général FD Transports CGT
N. BAILLE Secrétaire Adjoint FD Equipement/Environnement CGT
F. ALPOZZO Secrétaire Adjoint FD Syndicats Maritimes CGT
R. MONLOUP Secrétaire Général FD Officiers Marine Marchande CGT
D. LAUNAY Secrétaire Général UIT CGT

Rencontre du Ministre des Transport et des Fédérations de l'UIT

du 26 juillet 2012.

Avant d'aborder des points plus précis par les Fédérations composantes de l'UIT CGT, nous voudrions commencer par un sujet transverse :

- Le droit de grève dans les transports.

Cela aura été la première attaque de Monsieur SARKOZY, dès juillet 2007, avec promulgation d'une loi le limitant. Une première attaque à la liberté d'expression, au droit et au fait syndical qui marqueront –d'ailleurs- tout le quinquennat.

Nous rappelons, d'ailleurs, que les forces de gauche, dont le parti socialiste, y étaient opposées. Cela ne suffisant pas, Mr Sarkozy terminera son quinquennat par une nouvelle attaque sur le droit de grève dans l'aérien en l'élargissant, cette fois-ci, aux salariés d'entreprises privées n'assurant pas directement des missions de services publics. Ces lois sont de graves attaques à la démocratie dans le pays des Droits de l'Homme.

Tout cela afin de limiter un droit constitutionnel et bâillonner toutes forces d'opposition à la politique désastreuse menée ces dernières années et dont on mesure les ravages aujourd'hui. Lors du sommet social, le Président de la République a dit vouloir donner beaucoup d'importance au dialogue social, voire inscrire dans la constitution la règle du dialogue social.

Or, ces lois, loin d'améliorer l'information aux passagers (à laquelle nous tenons) ne vise qu'à restreindre une liberté fondamentale.

Avec le recul que nous avons, il est clair que dans les entreprises utilisant cette arme contre les salariés, les menaces de sanctions sont légions.

Ces lois sont sources de conflits inutiles et dégradent, encore un peu plus, les relations sociales alors même que leurs objectifs d'affichés étaient de les améliorer.

D'ailleurs, le niveau de conflictualité est là pour le rappeler (exemple : 2010 à la SNCF).

Nos organisations demandent l'abrogation des articles de la loi n°2007 -1224 du 24 août 2007 liés à l'organisation de la continuité du service public en cas de grève dans les transports terrestres réguliers de voyageurs ainsi que la loi n°2012-375 du 19 mars 2012.

Les salariés des transports, dans leur diversité, seront attentifs au positionnement du Gouvernement sur ce dossier et que s'opère un véritable changement dans les rapports sociaux après les méthodes autoritaires du précédent quinquennat.

D'autre part, se pose aussi la question du rôle de l'Etat (et du Ministère des Transports) dans des entreprises où il est, en partie ou totalement, actionnaire (SNCF-RATP-Air France-SNCM-NOVATRANS...). Les emplois supprimés ou envisagés de l'être, dans les transports en 2012, sont du même niveau que la casse des emplois chez PEUGEOT. De même, la CGT s'oppose à la diminution de 2,5% des effectifs pour 2013 (et de nouveau en 2014 et 2015) annoncée pour le ministère de l'écologie, qui s'ajoute à ceux précités. La relance de l'emploi public pour l'ensemble de nos missions, qui sont bien prioritaires pour les enjeux du développement durable et d'égalité dans les territoires, nous apparaît essentielle dans les arbitrages à venir.

Comment peut-on laisser la SNCF fonctionner sur les orientations de la lettre de mission de Sarkozy, par exemple ?

Nous aurons besoin d'éclairage sur la future stratégie adoptée par le Ministère des Transports, dans la gouvernance et les orientations de ces entreprises.

Vous trouverez, ci-dessous, les points abordés par les Fédérations :

Partie **FEDERATION DES CHEMINOTS**

Fret SNCF

La situation de Fret SNCF est révélatrice de l'inefficacité de l'ouverture à la concurrence et de ses conséquences. Fret SNCF ne transporte plus que 20 GtK (rappelons qu'il y a dix ans, c'était 55 GtK), les entreprises ferroviaires privées (filiale de la SNCF et autres entreprises ferroviaires) en transportent environ 9 GtK.

La concurrence est volontairement truquée puisque Fret SNCF livre délibérément du trafic à ses filiales ou à d'autres entreprises ferroviaires. En attendant, ce sont des milliers de camions qui sont mis sur les routes.

Le plus grave est que la Direction de la SNCF est en train de rendre la situation irréversible.

Depuis 2009, le nombre de cheminots du Fret est passé de 14 000 à 10 000, et la Direction souhaite faire chuter les effectifs d'encre 1 400 unités en 2012. La Direction ferme un à un tous les triages, des sites sont menacés de fermeture. Des pans entiers du territoire sont ainsi abandonnés, au nom de soi disant critères économiques.

Mais, dans les faits, le déficit annuel de Fret SNCF ne faiblit pas et fait peser sur les comptes de l'entreprise une grande partie de sa dette. Il est une évidence, la Direction de la SNCF perd volontairement des chargeurs, du trafic, de l'argent pour arriver à ses fins, sortir de l'EPIC l'activité Fret SNCF pour la livrer intégralement à la sphère privée par des filiales du groupe ou des opérateurs externes.

C'est face à ces constats que les élus du CCE de la SNCF ont engagé une procédure d'alerte économique et sociale sur la situation de Fret SNCF.

La CGT partage leur analyse et dénonce cette stratégie suicidaire. Avant qu'il ne soit trop tard, nous exigeons un moratoire sur les restructurations de Fret SNCF, et acter que le transport de messagerie (dit du wagon isolé) soit reconnu comme une activité d'intérêt général donc réaliser par l'entreprise publique SNCF.

Système ferroviaire, financement

L'avenir du système ferroviaire et son financement sont pour notre fédération, des questions qui doivent être regardés rapidement puisqu'elles seront traitées très bientôt au Parlement Européen et au Conseil de l'Europe avec la refonte du 1er paquet ferroviaire et la préparation du 4^{ème} paquet ferroviaire.

Il est donc important que le gouvernement se positionne, rapidement, sur l'organisation et la structuration du système ferroviaire français pour peser sur les décisions européennes.

Les Présidents de RFF et de la SNCF portent, l'un l'éclatement complet du système, le second une réunification au sein d'une holding. Mais les deux modèles visent la fin de l'EPIC SNCF et la fin du service public national.

La CGT propose de réunifier le réseau ferré au sein de l'EPIC SNCF dans un système intégré qui satisfait aux obligations européennes en confiant à la DGITM, l'attribution des sillons, la fixation des prix des péages ou les décisions sur les investissements pour l'infrastructure.

L'ARAF ou l'EPSF peuvent, en toute indépendance, garantir l'équité de traitement des opérateurs privés pour le Fret et les transports internationaux de voyageurs ainsi que l'application des normes de sécurité.

La CGT attend, également, du gouvernement une position claire sur l'ouverture à la concurrence des services ferroviaires régionaux de voyageurs dont tous les acteurs des Assises du Ferroviaire s'accordent à dire que rien ne la rend obligatoire. L'ARF, dans son manifeste, les usagers et de nombreux élus n'y sont pas favorables.

Enfin, la requalification de la dette du système ferroviaire en dette souveraine est, pour nous, un préalable pour ensuite repenser les voies de financements des investissements et de l'exploitation du système.

Nous portons des propositions innovantes en matière de financement avec la création d'une épargne populaire, l'extension du Versement Transport aux régions et la renationalisation des autoroutes. Un pôle public financier, mais aussi un pôle public des infrastructures de transport public permettraient une maîtrise publique des financements et une meilleure répartition des moyens.

Emploi

La question de l'emploi est une priorité pour la majorité des citoyens, elle l'est aussi pour les cheminots de l'EPIC SNCF, entreprise publique d'Etat, qui cette année a planifié un véritable plan social.

Si, effectivement, l'EPIC SNCF fait partie des entreprises qui recrutent à grand renfort de communication, le budget 2012 de l'EPIC SNCF prévoyait 1500 suppressions d'emplois s'ajoutant aux 10 000 emplois supprimés depuis 2007. Grâce aux actions de la CGT, les embauches ont pu être revues à la hausse lors de la table ronde du 12 juillet dernier. Cependant, la diminution des effectifs demeure l'objectif de la direction de l'entreprise notamment dans la fonction Equipement Voie, les métiers de la vente voyageur, l'activité Fret et la maintenance du matériel roulant.

Parallèlement, le développement de l'emploi sous des contrats atypiques et précaires, CDD, intérim, connaît une forte progression depuis plusieurs années avec le recrutement de près de 30% de salariés hors cadre permanent et le non respect de la réglementation en vigueur (RH 0254) qui encadre légalement le recours à l'embauche de salariés contractuels.

A cela s'ajoute la sous-traitance de certaines missions, y compris avec des entreprises faisant appel à des salariés migrants qui pose la question des conditions de vie et de travail des salariés ainsi que de la formation et de l'aptitude à tenir ces postes notamment ceux en lien avec la sécurité du personnel et des circulations ferroviaires.

La direction de la SNCF a d'ailleurs créé sa propre agence d'intérim, SNCF Interservices, qui recrute des cadres sous statut de droit privé et qui ensuite assurent des missions soit dans l'EPIC, soit dans une filiale du groupe SNCF.

Cette orientation a des conséquences directes sur le financement de notre système de protection sociale de santé et de retraite en s'attaquant à la pérennité du statut des cheminots qui va de pair avec un haut niveau de sécurité et la continuité du service public.

Sécurité ferroviaire

La sécurité des personnels et des voyageurs, pour nous, n'a pas de prix. Elle doit être une exigence à chaque instant. Or, la gestion de l'emploi au sein de l'EPIC SNCF met en péril la qualité du service aux usagers, les conditions de vie et de travail des agents.

En effet, nombre d'incidents auraient du voir leurs conséquences amoindries pour les usagers si les réorganisations et suppressions d'emplois n'avaient pas pénalisé la production.

La dégradation de la sécurité est particulièrement préoccupante concernant les métiers de l'Infrastructure Equipement dans lesquels quatre agents ont trouvé la mort dans l'exercice de leur fonction depuis le début de l'année auxquels s'ajoutent des incidents qui auraient pu avoir des conséquences graves.

Alors que les charges d'entretien et de rénovation du réseau sont en hausse au vu des besoins, la logique comptable de productivité sur les effectifs et de sous-traitance en cascade ne peut avoir sa place dans l'entreprise publique SNCF. C'est la sécurité des agents eux-mêmes et des circulations ferroviaires qui est en jeu.

Le management de la sécurité n'est plus assuré correctement à la SNCF par manque de moyens essentiellement humains. Il faut inverser le cours des choses.

En outre, nous savons aussi que dans les entreprises ferroviaires privées de Fret, les réglementations du travail et de sécurité ne sont pas respectées pour faire de la productivité. Malgré les alertes du précédent Ministère et du directeur de l'EPSF, aucune mesure n'a été prise. Nous espérons que vous serez plus sérieux et moins conciliants avec ceux qui veulent faire du business avec le ferroviaire. Pour la CGT, l'inacceptable est atteint et dépassé. Il y a des incidents et quasi des accidents graves tous les jours.

Chaque année, plus de trains, plus de kms/voyageurs, plus de travaux avec toujours moins d'effectifs et moins de formation continue pour les acteurs de la sécurité, un suivi qui se détend par manque d'encadrant, une transmission des savoirs et du savoir-faire qui se délite, la Direction de la SNCF crée les conditions pour aller vers des dérives sécuritaires.

Salaires

La situation salariale à la SNCF est particulièrement préoccupante.

En effet, le salaire minimum dans l'entreprise est sous le SMIC depuis le 1^{er} janvier 2012 et les cheminots sont de plus en plus nombreux à constater au quotidien un affaiblissement significatif de leur capacité à se procurer les biens et services de première nécessité.

Depuis 2007, les prix ont augmenté de +10,3% alors que les cheminots ont bénéficié de +5,1% d'augmentation générale de salaire, soit une perte de pouvoir d'achat de plus de 5% ! Par exemple, pour un cheminot à la position de rémunération 15, cela constitue une perte de pouvoir d'achat de 1149€ par an, soit plus de 88 € par mois !!!

Dans le même temps, la direction SNCF a amplifié sa stratégie de rémunération aléatoire individuelle et non contributrice au financement de la protection sociale, tels GEXCI, GIR, la Prime, le « dividende salariale »...

Les cheminots sont fondés et légitimes à exiger de réelles et significatives augmentations générales de salaires, négociations salariales que la direction de la SNCF refuse d'ouvrir à ce jour pour 2012.

Partie FEDERATION DES TRANSPORTS

Lors de notre rencontre avec votre conseiller social, M. Ambrosini, nous avons abordé l'ensemble des points sur lesquels nous souhaitons vous voir agir. Nous lui avons laissé pour ce faire un long document récapitulant ces points.

La rencontre du 26 juillet doit donc nous permettre d'avoir de premières réponses sur quelques uns de ceux-ci.

Le premier d'entre eux concerne, bien évidemment, la situation sociale à Air France. Le gouvernement a fait part de son indignation après l'annonce du plan de 8000 suppressions d'emplois à PSA, qu'en est-il sur celui qui en prévoit 5100 dans l'une des principales compagnies aériennes au

monde. Allez-vous demander à la direction de revoir sa copie ? Quelle politique entendez-vous mener pour stopper la stratégie « low cost » qui gangrène ce secteur, comme d'autres, et qui, au final, détériore les conditions de travail, détruit des emplois, fait de la sécurité une variable d'ajustement,... ? La logique visant à externaliser à l'étranger la maintenance des appareils est en complète contradiction avec les discours sur la réindustrialisation de notre pays et de son savoir faire, tout comme la politique d'achats des appareils. Comment le gouvernement compte-t-il agir pour inscrire ses discours dans les faits ?

Le second concerne l'avenir du transport combiné et la situation du transport routier marchandises, dans notre pays. La fin programmée, totale ou partielle, des activités de NOVATRANS, pose aujourd'hui la question de la stratégie des pouvoirs publics en la matière. Après le Grenelle de l'Environnement, qui avait jeté les premières bases d'une autre politique en matière de fret marchandises, les actes du précédent gouvernement avaient été à l'inverse de ces objectifs.

Je ne listerai pas toutes les mesures mais l'instauration du 44 tonnes fut, de ce point de vue, symbolique.

Il est grand temps de faire la lumière sur la réalité du transport routier marchandises et d'insuffler une autre politique.

Le Président de la République et le Premier ministre ont décidé après la conférence sociale de faire un examen sur les aides publiques aux entreprises, comptez-vous, pour la première fois, faire la transparence sur les aides publiques accordées au transport routier de marchandises et de programmer un débat contradictoire sur l'utilité de ces aides ?

Dans ce secteur au travers de SNCF Geodis, l'Etat possède un formidable levier pour impulser une autre politique de fret tourné vers des objectifs éloignés de la rentabilité sans fin. Comment là aussi allez-vous peser sur notre entreprise publique, la SNCF, pour que d'autres choix que ceux mis en place jusqu'à présent voient le jour ?

Le troisième point concerne la retraite. Les salariés du transport urbain et du transport routier, au-delà des dispositions générales bénéficiaient d'une garantie, au travers du décret CARCEPT, d'un départ à 60 ans à taux plein et ceci avant même 1981.

Lors de la précédente réforme des retraites, M. Mariani, sans concertation, a modifié ce décret pour le passer à 62 ans. Au-delà du coup de force et dans le prolongement de ce que votre gouvernement s'apprête à faire, nous vous demandons d'abroger ces modifications et de créer les conditions d'une véritable concertation sur ce dispositif réglementaire.

En complément, vous savez que le transport urbain, au travers de ce dispositif, a été créée ce qu'est devenue une injustice puisque le financement de la retraite complémentaire ne se fait pas à 60-40 entre cotisations employeurs et salariés mais à 50-50. Il y a là aussi probablement matière à réfléchir, en s'appuyant sur ce financement, sur un dispositif en matière de pénibilité.

D'autres dispositifs professionnels de départ en retraite doivent être revus tels que la caisse de retraite des personnels navigants, ou le congé de fin d'activité dans le transport routier où le financement de l'Etat est utilisé comme une épée de Damoclès, à l'image du pseudo accord imposé par le gouvernement précédent sur le report de l'âge de départ de 55 à 57 ans dès le 1^{er} juillet 2011 (pire que la loi !).

Là encore il vous appartient de revenir sur ce recul social et en tout état de cause comment comptez-vous utiliser le décret gouvernemental pour revenir sur ces reculs sociaux ?

Enfin 4^{ème} point dans le transport urbain et interurbain. Il ne vous aura pas échappé que la tentative de mise de contrôle de grands groupes privés sur ce marché a échoué.

L'annonce de Véolia environnement de céder ses parts dans VTD en a été l'exemple parfait.

Non ce secteur n'est pas un secteur comme les autres et ne peut être considéré comme un secteur marchand rentable. Aujourd'hui les trois grands groupes qui se partagent le marché RATP, Kéolis et

VTD sont 3 filiales d'entreprises ou organismes publics : l'EPIC RATP, la SNCF et la Caisse des Dépôts. Des rumeurs font aujourd'hui état d'un intérêt de la SNCF et de la RATP pour VTD.

Face à ce constat, quel va être l'attitude du gouvernement pour mettre fin à la concurrence qui se fait au détriment des salariés du secteur, je vous rappellerai l'exemple le plus marquant avec la dénonciation de tous les accords aux transports urbains de Lyon.

Quelle cohérence va-t-on donner au développement du service public ?

Le gouvernement est-il prêt à examiner la création d'un pôle public de transport public ?

Partie **FEDERATION DE L'EQUIPEMENT/ENVIRONNEMENT CGT**

Depuis 2007, le ministère de l'écologie a subi un certain nombre de réorganisations et mesures liées à la Révision générale des politiques publiques (RGPP), conjuguée au non remplacement d'un départ à la retraite sur deux. A cet effet et sur les questions relevant de votre champ de compétence, la Fédération nationale CGT de l'Équipement et de l'Environnement (FNEE-CGT) vous a saisi d'une demande d'audience par lettre du 19 juin 2012 et pour laquelle nous souhaitons être reçu rapidement.

Pour la rencontre du 26 juillet, nous souhaitons aborder les domaines relevant des infrastructures routières, des voies navigables et de l'enseignement maritime.

Sur les infrastructures routières, nous sommes frappés depuis 2 ans de l'abandon des missions de l'ingénierie publique routière alors que la CGT revendique un grand service de l'ingénierie publique du développement durable outil essentiel pour porter les politiques publiques routières en matière d'exploitation, d'entretien et de sécurité ainsi que pour la mise en œuvre du Schéma national d'infrastructures de transports (SNIT) tant du point de vue de la régénération prioritaire du réseau routier actuel que des projets de développement.

La CGT qui a participé très activement aux différentes étapes d'élaboration du SNIT avait fait bouger les lignes sur l'approche multimodale en faveur des modes alternatifs à la route de ce schéma mais, tout en ayant fait reculer le postulat de la généralisation des concessions d'infrastructures, ce schéma reste calé sur le principe de solution de financement de concession et de partenariat public-privé (PPP). La CGT combat ces privatisations en marche de plusieurs centaines de Km de routes nationales aujourd'hui gratuite et demain à péage. Par exemple la RN 126 (Castres-Toulouse) ; la RN 154 (Dreux-Orléans) et la RCEA (Macon-Montmarault) ou le Tunnel de Toulon.

La CGT revendique des solutions de financement public par la création d'un pôle financier public et la mobilisation de ressources nouvelles au travers de l'emprunt et de la fiscalité. D'ailleurs ce qui fait l'actualité c'est la dénonciation du gâchis financier de la scandaleuse privatisation des sociétés d'autoroutes en 2006 ; ce sont des milliards volés à la France qui vont dans la poche des actionnaires ; une manne dont l'Etat aurait bien besoin. La CGT revendique le retour des sociétés d'autoroutes dans le giron de l'Etat.

Dans la continuité du Mémoire CGT suite aux épisodes neigeux de décembre 2010, notre Fédération est très préoccupée par la dégradation du rapport missions/moyens concernant notamment une période d'activité très exposée du ministère pendant les 4 mois de viabilité hivernale : déneigement, viabilité de la route et capacité d'intervention en situation de crise. La CGT revendique la création de Parcs de l'Équipement au sein des DIR avec une organisation de travail qui prenne en compte la pénibilité du travail et sa reconnaissance par un départ anticipé à la retraite.

Sur le réseau des voies navigables, la CGT a porté la nécessité d'une relance du service public de la voie d'eau, la transformation de l'EPIC VNF en établissement public administratif (EPA) qui doit permettre le transfert des 4400 agents de l'Etat au nouvel Etablissement avec le maintien de leurs garanties statutaires, de rémunération et sociale dès 2013 conformément à la loi du 24 janvier 2012. La CGT reste très préoccupée sur les emplois tant au niveau des réductions RGPP (-271 ETP) à l'œuvre à l'échéance 2013 pour lesquels nous vous demandons un arrêt, et tant sur les recrutements prévus par la loi pour lesquels le ministère du Budget a opposé une interdiction de recrutement d'Ouvriers des parcs et ateliers (OPA) dédiés à la maintenance exclusive des ouvrages et équipements. La CGT vous demande de lever d'urgence ce blocage du gouvernement précédent sur ce volet de recrutement qui aujourd'hui pousse VNF à du recrutement à ces tâches sur du droit privé qui n'a pas lieu d'être.

La relance de la voie d'eau nécessite des moyens et des emplois nécessaires notamment pour la mise en œuvre du programme d'investissement de mise en sécurité des ouvrages, prévu dans la loi de finances 2012 et qui reste à concrétiser afin de redonner tous les atouts au transport fluvial qui a bel et bien chuté en 2011. Ces besoins ont été évalués sur la période 2011-2013 à 840 millions d'euros et doivent se poursuivre par des engagements budgétaires plus importants de l'ordre de 2 milliards supplémentaires à l'échéance 2018.

La CGT là aussi conteste la mise en œuvre de contrats de partenariat public-privé pour la construction des 52 barrages manuels ainsi que la construction en PPP du Canal Seine Nord Europe choix de financement en PPP qui comme vous l'avez vous-même déclaré, est contestable notamment parce qu'il est à l'avantage exclusif des banques. Le dialogue compétitif en cours entre Bouygues et Vinci ne doit pas conduire à une gabegie des finances publiques et hypothèques sérieusement le budget de la nation pour les années à venir. Que comptez-vous faire ?

Enfin sur l'enseignement maritime, la FNEE-CGT tient à dénoncer les conditions actuelles missions/moyens concourant à l'enseignement maritime tant des lycées professionnels maritimes que des 4 sites de l'Ecole nationale supérieure maritime (ENSM) qui ne peuvent plus assumer leurs prérogatives dans des conditions de fonctionnement normal : aucune visibilité pédagogique, contrats d'enseignants non renouvelés et cessation de paiement de l'école du Havre. La CGT exige que la France retrouve sa place dans la formation des marins et des officiers français, fer de lance de l'emploi maritime sinon c'est le recours aux équipages étrangers sur fond de dumping social, mettant en jeu l'avenir des marins nationaux et de leur régime de protection sociale de l'ENIM. Pour empêcher ces dégradations continues, la CGT pointe la responsabilité de l'Etat et d'Armateurs de France engagée sur une question si essentielle. Comme vous l'avez vous-même déclaré dans le journal Mer et Marine le 3 juillet je vous cite : « le ministre veut garder les 4 sites de l'ENSM » aussi quels sont vos engagements ? Quelle feuille de route et moyens associés pour la restauration du bon fonctionnement des écoles ?

Par ailleurs nous attirons votre attention, comme nous le ferons également auprès de la Ministre de l'écologie Mme Batho, sur l'urgence de l'extension du décret amiante aux agents de l'Etat travaillant sur les sites concernés au niveau routier et maritime.

<p>Partie FEDERATION NATIONALE DES SYNDICATS MARITIMES FEDERATION OFFICIERS DE LA MARINE MARCHANDE</p>
--

La Fédération Nationale des Syndicats Maritimes CGT veut attirer votre attention sur plusieurs points concernant notre métier.

Durant la campagne présidentielle, nous avons interpellé Mr Hollande sur cinq points cruciaux

mettant en péril les emplois dans le secteur maritime, nous vous les rappelons :

- **Projet de loi sur le pavillon du pays d'accueil,**

Adoption de la proposition de loi déposée au Sénat le 22 mars dernier, par le groupe communiste républicain et citoyen, qui impose le pavillon français de premier registre à toutes les compagnies françaises et communautaires basées en France qui opèrent dans les secteurs de navigation exclus du Registre International Français, seul moyen efficace de faire respecter et appliquer les règles du pays d'accueil et de conjurer le dumping social dans notre profession.

D'ailleurs le décret n°99-195 pris le 16 mars 1999, sous le gouvernement socialiste de Lionel JOSPIN n'avait d'autre but que de faire bénéficier les équipages des navires de l'Union Européenne des mêmes règles et convention collective que les marins français lorsqu'ils sont basés et opèrent en France dans les secteurs ouverts à la concurrence au titre du règlement européen 3577/92 ; et la Fédération Européenne des travailleurs du Transport affiliée à la Confédération Européenne des Syndicats défend le même principe pour que les marins au sein de l'Union Européenne soient employés selon les conditions du pays dans lequel ils travaillent et non dans celui où ils vivent afin de conjurer tout dumping social et mise en concurrence des travailleurs au même titre que de la marchandise.

- **Application de l'annexe VI de la Convention Marpol,**

Moratoire sur la mise place de l'annexe 6 de la convention internationale sur les pollutions maritimes (MARPOL 6) afin de garantir aux marins et sédentaires l'absence de tout impact social lié aux nouvelles normes environnementales qui si elles s'appliquent dès 2015 pénaliseront économiquement nos armements avec des conséquences annoncées pour les salariés. Dans ce but notre fédération, la FNSM CGT, propose l'étude d'un grand plan industriel et de financement public pour le renouvellement de la flotte française afin d'associer navires les moins polluants avec maintien et développement de l'emploi conformément aux objectifs initiaux des Grenelle de l'environnement et de la Mer dans le cadre d'une politique de développement durable.

- **La non application de la loi 92-1443 du 31/12/1992,**

Application de la loi n° 92-1443 du 31.12.1992 afin de donner obligation aux compagnies pétrolières françaises de transporter les produits pétroliers sous pavillon français avec la mise en place d'un accord de branche pour un minimum d'emploi de marins français embarqués de 35% de l'effectif d'exploitation, pour des raisons d'intérêt national et de sécurité.

- **Rapport Baraduc sur le remorquage portuaire,**

Maintien d'un nombre suffisant de personnel embarqué (4 marins) sur les remorqueurs portuaires afin de ne pas remettre en cause la sécurité des biens et des personnes lors des opérations de remorquages. Mise en place d'un cahier des charges bien strict afin d'éviter les lobbies lors des appels d'offres pour le remorquage dans les ports français.

- **Le cumul emploi/pension**

Suppression du scandaleux cumul emploi ENIM pension ENIM, véritable prime à la casse de notre régime particulier qui bloque l'embauche des jeunes et le déroulement de carrière des marins dans les compagnies, et qui est contraire aux engagements écrits par le Président de la République, notre Ministre de Tutelle et le Ministre du travail envers notre régime spécial

de retraite.

- **Emploi des marins français dans les secteurs des ferries**

Monsieur le Ministre, vous n'êtes pas sans savoir -qu'à ce jour- le secteur ferries emploie + 50% des marins français par le biais de quatre compagnies ferries dont la dernière en date est une émanation du tunnel sous la Manche. Ce secteur, aujourd'hui, est touché de plein fouet. Après la SEAFRANCE, 2 des plus grosses compagnies sont en difficulté, à savoir la SNCM et la BRITTANY FERRIES.

Monsieur le Ministre, si ces 2 compagnies arrivaient à disparaître, la perte du marin français serait catastrophique. Nous ne pouvons laisser mettre, sur notre territoire, un système de dumping social entre armateurs basés en France.

Le Gouvernement doit intervenir, à tous les niveaux, afin qu'en période de crise dans ce secteur, un minimum de code de bonne conduite soit appliqué par l'ensemble des opérateurs pour que cela ne conduise pas au démantèlement de la filière.

Ces points, s'ils ne sont pas traités rapidement en tenant compte du social, risquent d'alourdir encore le nombre de suppressions d'emplois chez Sea-france.

Pendant plusieurs années, il n'y a eu aucune politique maritime. D'ailleurs, le gouvernement précédent ne s'était pas donné la peine de créer un ministère délégué à la mer. Ces années nous ont fait perdre un temps précieux et plusieurs centaines d'emplois. Il est grand temps d'arrêter cette hémorragie !

Autres dossiers qui se greffent à ceux cités précédemment :

- La pêche, son avenir et sa place dans le secteur national et européen,
- Le manque d'une unité de remorquage sauvetage dans le golf de Gascogne,
- L'enseignement maritime devenu inadapté à notre secteur d'activité, également abordé dans la partie FNEE CGT
- Déconstruction des vieux navires.



Le 13 juillet 2012,

Mesdames les Ministres, Monsieur le Ministre,

Nos sept organisations syndicales, représentatives de l'ensemble des ingénieurs présents dans vos ministères, souhaitent vous faire part de la forte inquiétude de ces ingénieurs quant à leur avenir.

Ces inquiétudes ont connu leur paroxysme en fin 2011 et début 2012 avec la présentation par les directions des ressources humaines d'un projet de fusion de quatre corps d'ingénieurs (IAE, ITGCE, ITM, ITPE) qui n'était que l'aboutissement d'un certain nombre de contraintes administratives et budgétaires et qui n'offrait aucune perspective d'avenir cohérente.

La grève et la manifestation de 2500 ingénieurs à Paris le 9 février 2012, unique en son genre et en son ampleur, ont prouvé le refus unanime de ce projet de fusion non seulement dénué de sens mais également régressif.

Il semble que, depuis, vos administrations aient décidé de travailler sur ce besoin de sens et d'orientations, en engageant l'organisation d'Assises de l'ingénieur d'Etat et en désignant M. Patrice Raulin comme pilote de ce travail.

Nous attendons en effet que l'Etat redéfinisse le rôle et la place des ingénieurs – d'aujourd'hui et de demain – au service des politiques publiques portées par nos ministères, pour répondre aux besoins en rompant avec le recul du service public de ces dernières années, et qu'il affiche enfin une stratégie de gestion et de valorisation de leurs parcours.

De ce travail, s'il est conduit sans a-priori, dans un esprit constructif et ouvert, en faisant le bilan des dernières réformes, en rassemblant tous les types d'employeurs, en concertation avec l'ensemble des organisations syndicales représentatives des quatre maisons d'emploi, pourront sortir des orientations solides et à long terme pour les ingénieurs.

Nous en attendons également une affirmation par l'Etat de son besoin en ingénieurs d'Etat pour construire, mettre en oeuvre et évaluer les politiques publiques sur l'ensemble du territoire national. Cette affirmation est très attendue de ces cadres intermédiaires et supérieurs qui se sentent aujourd'hui remis en cause dans leur légitimité, alors que les enjeux actuels et à venir reposent en grande partie sur eux.

Nous souhaitons, à cet effet, **que vous vous impliquiez directement dans le projet** d'organisation des Assises de l'ingénieur d'Etat.

Les représentants des organisations syndicales
Solidaires, FSU, CGT, CFDT, FO, UNSA, CFE-CGC
au sein du MAAF, MEDDE, METL, IGN et Météo-France.

Madame Delphine Batho
Ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie
246, boulevard Saint-Germain, 75007 Paris

Madame Cécile Duflot
Ministre de l'égalité des territoires et du logement
La Grande Arche 92055 la Défense CEDEX

Monsieur Stéphane Le Foll
Ministre de l'agriculture, de l'agro-alimentaire et de la forêt
78, rue de Varenne, 75007 Paris



Fonction publique :

Le changement doit aussi passer par des mesures concrètes !

L'action publique, ses agents, les missions de la Fonction publique ont occupé une place importante dans la conférence sociale tenue les 9 et 10 juillet.

Le gouvernement a souligné à cette occasion sa volonté de rupture avec la politique antérieure, son attachement aux services publics, à la Fonction publique, aux personnels qui chaque jour travaillent pour l'intérêt général.

Les organisations CGT de la Fonction publique se félicitent de cette approche et de cette volonté affichée de rompre avec l'entreprise de déstructuration des missions de la Fonction publique menée ces dernières années.

Pour autant, à l'issue de la conférence sociale, et en particulier de sa table ronde n°7 consacrée à l'action publique et à ses agents, les organisations CGT de la Fonction publique ne peuvent que tirer un bilan pour le moins mitigé.

Au cours de la table ronde, la délégation de la CGT a rappelé son attachement aux principes et valeurs du service public et de la Fonction publique, aux garanties statutaires comme condition d'un service public rendu de manière équitable sur l'ensemble du territoire. Elle a condamné les décisions annoncées de poursuite des suppressions d'emplois dans les ministères dits non-prioritaires. Elle a souligné l'impact des enjeux ayant trait à la Fonction publique au-delà du champ de celle-ci, notamment pour les salariés de droit privé assurant des missions de service public dans le secteur de la santé et de l'action sociale.

La délégation a porté la nécessité de mesures immédiates, notamment le dégel du point d'indice et l'abrogation du jour de carence, et la volonté de voir s'ouvrir rapidement des négociations sur les questions qui préoccupent les agents.

De fait, l'ouverture de nombreux chantiers de négociation et de concertation est annoncée sur des sujets importants, que la CGT, avec d'autres organisations, a demandé de voir traiter.

C'est en particulier le cas sur la place, les missions de la puissance publique et des services publics (concertation à l'automne, déclinée sur le territoire), les droits syndicaux (concertation à l'automne), l'égalité professionnelle femmes-hommes (négociation à l'automne en vue d'un accord), l'emploi des handicapés, des jeunes peu qualifiés et des seniors (concertation à l'automne en vue d'éventuelles négociations), la santé et la sécurité au travail (bilan de l'accord de 2009 à l'automne), la prévention des risques psycho-sociaux (négociation à la rentrée 2012), les agents non titulaires (concertation à l'automne).

S'agissant des perspectives d'une nouvelle étape de décentralisation, la CGT a rappelé que rien ne pouvait être envisagé avant débat contradictoire.

La question des rémunérations, des carrières et des parcours professionnels fera l'objet d'un bilan approfondi à l'automne en vue de négociations qui pourraient débuter début 2013.

La CGT apprécie positivement la volonté gouvernementale d'engager un tel chantier de dialogue social. Elle se félicite de la décision annoncée par Marylise Lebranchu d'abroger les mesures relatives à la réorientation professionnelle issues de la loi dite de mobilité du 3 août 2009.

Dans le même temps, elle déplore l'absence de mesures immédiates, en particulier sur le point d'indice et le jour de carence. La CGT estime par ailleurs que le cadre financier extrêmement contraint défini par le gouvernement est inacceptable et constitue un frein à la nécessaire politique de développement du service et de l'emploi publics, et à la reconnaissance du travail des agents par la satisfaction de leurs légitimes revendications. Cet étau financier doit être rompu pour que cesse enfin le processus engagé de régression pour les missions de la Fonction publique, les usagers et les agents

La CGT abordera de manière offensive les échéances de négociation à venir. La mobilisation des agents, avec leurs organisations syndicales, sera une condition incontournable d'un réel changement. D'ores et déjà, la CGT œuvre résolument en ce sens.

Montreuil, le 12 juillet 2012



Montreuil, le 11 juillet 2012

Aux organisations de l'UGFF

Revalorisation du SMIC au 1^{er} juillet 2012 et conséquences sur la grille indiciaire de la Fonction publique

Le 1^{er} juillet 2012 le SMIC a été revalorisé de 2%, après une revalorisation de 2,4% le 1^{er} janvier 2012. Au 1^{er} juillet 2012 le SMIC vaut 1425,67 euros bruts.

A la même date, le minimum Fonction publique est passé à l'indice majoré 308, soit 46 centimes au-dessus du SMIC (1426,13 €).

A cette occasion, la ministre de la Fonction publique, Mme Lebranchu, a procédé à la même opération que M. Sauvadet, son prédécesseur, en attribuant un point d'indice supplémentaire au-dessus du minimum aux premiers échelons des échelles 3, 4 et 5 de la catégorie C.

A l'échelle 3, les 17 premières années de carrière ne permettront qu'un gain de 7 points d'indice, soit l'équivalent de 32 euros.

A l'échelle 4, les 14 premières années ne permettront de même qu'un gain de 7 points d'indice, soit 32 euros.

A l'échelle 5, les 11 premières années ne permettront qu'un gain de 8 points d'indice soit l'équivalent de 37 euros.

1,1 million d'agents, plus d'un fonctionnaire sur cinq, verront leur salaire indiciaire modifié au 1^{er} juillet 2012. La dépense sera pour les employeurs publics en année pleine de l'ordre de 546,9 M€ (113,2 M€ pour la fonction publique de l'État, 314 M€ pour la fonction publique territoriale et 119,7 M€ pour la fonction publique hospitalière). Ô miracle, un des indicateurs INSEE du pouvoir d'achat des fonctionnaires, l'indice de traitement brut-grille indiciaire (ITB-GI), évoluera positivement du fait de l'augmentation du SMIC, ce qui permettra à la Fonction publique d'expliquer qu'en pleine période de gel du point d'indice le pouvoir d'achat des fonctionnaires a progressé. Pour l'instant la différence avec le gouvernement précédent est imperceptible.

La smicardisation de la catégorie C ne concerne pas que le salaire d'activité, mais aussi la pension de retraite. A l'indice majoré 416 de fin de carrière, le maximum de pension de 75% ne représente que 101% du SMIC pour une carrière complète. La généralisation de l'indice majoré 430 au sommet de la catégorie C à partir de 2012 ne permettra au mieux de partir en retraite qu'avec 105% du SMIC.

De la même façon que pour la catégorie C, les deux premiers échelons du premier grade de la grille type de la catégorie B sont revalorisés, le début de grille à l'indice majoré 305 passant sous le SMIC. Le 1^{er} échelon de la grille du NES (nouvel espace statutaire du B) est revalorisé de 4 points d'indice. Elle commence ainsi à 102% du SMIC, contre 103% au 1^{er} janvier 2012, et 105% en 2011. La nouvelle grille type de la catégorie C ci-jointe révèle de façon évidente l'impossibilité absolue de maintenir la grille actuelle de la catégorie C, et en conséquence celle des autres catégories.

L'engagement pris pendant la conférence sociale des 9 et 10 juillet d'engager une concertation « garantissant des perspectives de carrière aux agents » et « une priorité aux agents de catégorie C » ne vaut pas formellement engagement d'une renégociation de la grille indiciaire.

Le gouvernement devra comprendre qu'il doit sortir de l'ambiguïté sur la reconstruction de la grille, et ne pas se situer dans la continuité du gouvernement précédent sur la question du pouvoir d'achat. Pour cela l'intervention des personnels est nécessaire.

Grille de la catégorie C après les revalorisations des 1^{er} janvier et 1^{er} juillet 2012

Echelle Grade : Adjoint administratif	échelon	durée	indice brut	indice majoré 2011	indice majoré 1 ^{er} janvier 2012	indice majoré 1 ^{er} juillet 2012
Echelle 6: adjoint administratif principal de 1ère classe	spécial		499	430	430	430
	7ème	4 ans	479	416	416	416
	6ème	4 ans	449	394	394	394
	5ème	3ans	424	377	377	377
	4ème	3ans	396	360	360	360
	3ème	3ans	377	347	347	347
	2ème	2 ans	362	336	336	336
	1er	2 ans	347	325	325	325
Echelle 5 : adjoint administratif principal de 2ème classe	11ème		446	392	392	392
	10ème	4 ans	427	379	379	379
	9ème	4 ans	398	362	362	362
	8ème	4 ans	380	350	350	350
	7ème	4 ans	364	338	338	338
	6ème	3ans	351	328	328	328
	5ème	3ans	336	318	318	318
	4ème	3ans	322	308	308	314
	3ème	2 ans	307	299	306	312
	2ème	2 ans	302	298	305	311
	1er	1 an	299	297	304	310
Echelle 4 : adjoint administratif de 1ère classe	11ème		413	369	369	369
	10ème	4 ans	389	356	356	356
	9ème	4 ans	374	345	345	345
	8ème	4 ans	360	335	335	335
	7ème	4 ans	347	325	325	325
	6ème	3ans	333	316	316	316
	5ème	3ans	323	308	308	314
	4ème	3ans	310	300	306	312
	3ème	2 ans	303	298	305	311
	2ème	2 ans	299	297	304	310
	1er	1 an	298	296	303	309

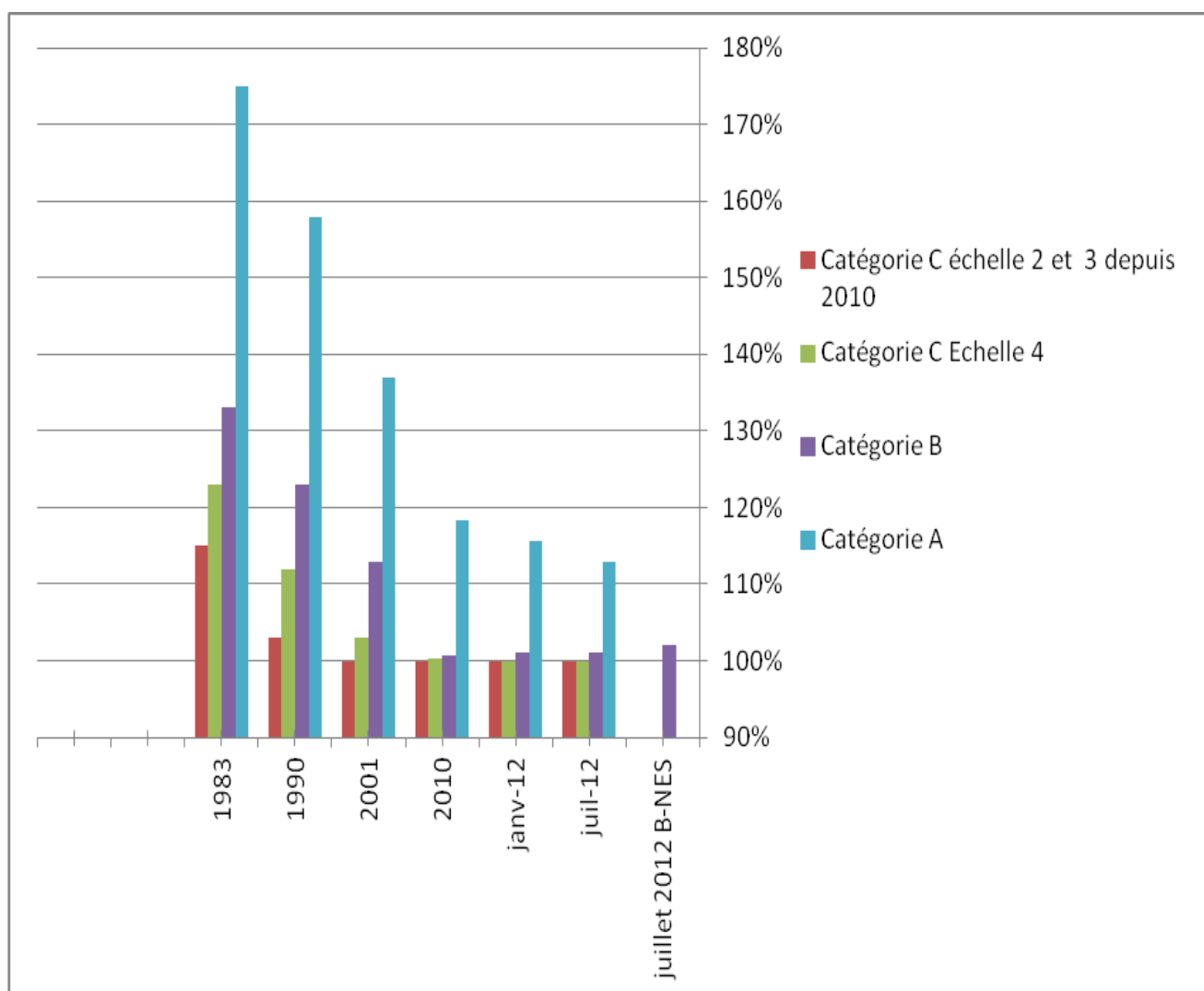
Echelle Grade : Adjoint administratif	échelon	durée	indice brut	indice majoré 2011	indice majoré 1^{er} janvier 2012	indice majoré 1^{er} juillet 2012
Echelle 3 : adjoint administratif de 2^{ème} classe	11 ^{ème}		388	355	355	355
	10 ^{ème}	4 ans	364	338	338	338
	9 ^{ème}	4 ans	348	326	326	326
	8 ^{ème}	4 ans	337	319	319	319
	7 ^{ème}	4 ans	328	312	312	315
	6 ^{ème}	3ans	318	305	307	313
	5 ^{ème}	3ans	310	300	306	312
	4 ^{ème}	3ans	303	298	305	311
	3 ^{ème}	2 ans	299	297	304	310
	2 ^{ème}	2 ans	298	296	303	309
	1 ^{er}	1 an	297	295	302	308

Catégorie B : changement d'indice majoré suite à revalorisation du SMIC

Grille B-type 1^{er} grade	échelon	durée	indice brut	indice majoré 2011	indice majoré 1^{er} janvier 2012	indice majoré 1^{er} juillet 2012
	3 ^{ème}	1 an 6 mois	337	319	319	319
	2 ^{ème}	1 an 6 mois	315	303	306	312
	1 ^{er}	1 an	306	298	305	311
Grille B-NES (nouvel espace statutaire) 1^{er} grade	2 ^{ème}	2 ans	333	316	316	316
	1 ^{er}	1 an	325	310	310	314

**Evolution du 1^{er} échelon des grades et catégories par rapport au SMIC
(SMIC= 100%) de 1983 à 2012**

Année	SMIC	Catégorie C Echelle 2 Echelle 3 à partir 2010	Catégorie C Echelle 4	Catégorie B	Catégorie A
1983	100%	115%	123%	133%	175%
1990	100%	103%	112%	123%	158%
2001	100%	100%	103%	113%	137%
2010	100%	100%	100%	101%	118%
1 ^{er} janvier 2012	100%	100%	100%	101%	116%
1 ^{er} janvier 2012 B-NES	100%			103%	
1 ^{er} juillet 2012	100%	100%	100%	101%	113%
1 ^{er} juillet 2012 B-NES	100%			102%	



Intervention de Christian MAHUT Président du CCAS lors de l'assemblée générale du CGCV à Longeville-sur-Mer le 13 juin 2012

Je tiens tout d'abord à remercier Stéphane SUTEAU , votre Président, et toute l'équipe du CGCV, de m'avoir invité à votre assemblée générale .

Je vous apporte le salut fraternel du Comité Central d'Action Sociale(CCAS) du Ministère de l'Ecologie du Développement Durable et de l'Energie (MEDDE).

Je tiens par ma présence et mon témoignage, à saluer le travail remarquable fourni par le CGCV au service des enfants et des jeunes de notre ministère et même au-delà.

Votre mission s'inscrit pleinement dans la politique d'action sociale développée par le CCAS avec les valeurs communes que nous défendons ensemble.

Elles concernent :

- le développement du lien social, des valeurs collectives assises sur la justice sociale et la solidarité,
- la mise en œuvre du développement durable, du respect de l'environnement et de l'être humain à travers des actes au quotidien,
- une action sociale adaptée aux situations familiales, tenant compte des revenus et difficultés rencontrées, avec une tarification adaptée et des aides complémentaires.

Nous venons de vivre une période particulièrement difficile pour tous les acteurs de l'action sociale dans le cadre des restrictions de dépenses publiques imposées par l'État.

Nous avons su faire face tous ensemble, pour préserver notre patrimoine associatif représenté par trois associations fondamentales pour la mise en œuvre de l'action sociale de notre ministère, que sont le CGCV, la FNASCE, et le CAS.

S'agissant du CGCV, le professionnalisme de votre association, la qualité et la recherche de performance permanente, la communication écrite et dématérialisée, chaque année renouvelée et améliorée, la recherche de nouveaux partenariats pour développer un travail inter-associatif, vous ont permis d'être reconnu par l'employeur État comme un acteur incontournable de l'action sociale, pour l'organisation et la mise en œuvre de séjours pour les enfants et adolescents.

Ainsi la convention pluriannuelle d'objectifs a été renouvelée pour la période 2012/2014.

Mais celle-ci, bien que garantissant la pérennité des activités du CGCV, marque aussi une régression en matière de participation financière de l'État, pour l'entretien et la mise aux normes des centres de vacances(-36%), ainsi que pour le fonctionnement de l'association qui doit assumer les charges de

fonctionnement nouvelles ou, en forte augmentation. (contrat d'engagement associatif, majoration TVA, cotisations retraites, dépenses énergétiques...)

C'est pourquoi l'augmentation de la prestation interministérielle pour séjour d'enfant sera la bienvenue faire face à ces contraintes financières.

Concernant celle-ci, elle n'a fait l'objet d'aucune concertation avec les partenaires sociaux et, résulte d'une volonté politique d'harmonisation du secrétaire général du gouvernement, envers les agents travaillant au sein des directions départementales interministérielles.

Si nous pouvons nous réjouir que notre ministère ait décidé d'en faire bénéficier tous les agents du MEDDE, nous ne pouvons que regretter et dénoncer que les principaux bénéficiaires de cette revalorisation soient les agents ayant les plus hauts revenus, une réduction des tranches de revenus basées sur le quotient familial de 7 à 4 pour les séjours enfants de moins de 13 ans, et de 7 à 2 pour les séjours enfants de 13 à 18 ans.

Cette harmonisation doit être revue et renégociée entre les nouveaux acteurs politiques et les partenaires sociaux pour garantir un accès égalitaire aux vacances collectives des enfants et des jeunes en appliquant les valeurs de solidarité et de justice sociale.

Le CCAS a été renouvelé pour trois ans le 7 février 2012, nous avons élaboré des axes de travail des commissions spécialisées pour ce mandat, des évolutions positives sont d'ores et déjà à souligner dans le domaine de l'action sociale.

Après six années d'interruption, une rencontre nationale des présidents de CLAS se tiendra fin novembre à Paris sur deux jours.

Le bulletin d'information du CCAS et des CLAS sera à nouveau publié, la formation des présidents de CLAS va se poursuivre et une formation des membres de CLAS est envisagée pour 2013.

D'ici la fin de l'année un texte (instruction ou circulaire), précisera les modalités d'application, dans tous les services dotés d'un CLAS, de l'arrêté du 22 décembre 2008 instituant le CCAS et les CLAS pour la mise en œuvre de l'action sociale de notre ministère.

Dans le domaine du logement, le prêt décohabitation, créé en 2011 pour aider les enfants d'agents contraints de quitter le domicile familial pour suivre leur études, va être revalorisé avec un plafond porté à 1500 € dès la rentrée prochaine.

De nouveaux chantiers vont être ouverts par le CCAS au cours de ce nouveau mandat pour répondre encore mieux aux besoins sociaux des personnels actifs et retraités.

Le CCAS va solliciter dès cet été une audience à notre ministre pour exprimer tous ces besoins et définir des priorités avec un calendrier de mise en œuvre .

Nos partenaires associatifs seront bien-sûr associés à la démarche pour exprimer leurs besoins spécifiques, notamment en matière de préservation du patrimoine social immobilier.

L'enjeu pour le CCAS est de consolider l'action sociale de proximité mise en œuvre par les CLAS, en leur donnant les moyens humains, matériels et financiers, de développer le lien social entre les agents actifs et retraités, des communautés de travail, à partir des besoins sociaux recensés dans les domaines de la vie familiale et sociale, de la prévention santé, de la gestion du budget, de la restauration et du logement, de la dépendance et de la petite enfance...

Cette dimension humaine indispensable pour le « vivre ensemble » dans les services, mérite d'être mieux reconnue et revalorisée, et d'échapper aux critères de rationalisation, de rentabilité et marchandisation, qui ont tendance à culpabiliser ceux qui font le choix du collectif, de l'intérêt général, et à occasionner une crise des vocations.

Le CGCV avec tout son réseau de professionnels et de bénévoles, peut compter sur l'engagement du CCAS pour soutenir son action au service des enfants et des jeunes, et obtenir les moyens nécessaires à la poursuite de son activité !

Cabinet de Delphine Batho

Ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie

Directeur du cabinet

M. Pierre CUNÉO (JO du 29/06/12)

Directeur adjoint du cabinet

M. Emmanuel KESLER (JO du 29/06/12)

Directrice adjointe du cabinet

Mme Paquita MORELLET-STEINER (JO du 29/06/12)

Chef de cabinet

Mme Yasmina ALI OULHADJ (JO du 10/07/12)

Chef de cabinet adjointe, affaires réservées

Mme Anne BASSET (JO du 10/07/12)

Conseiller spécial

M. Jean-Paul ALBERTINI (JO du 29/06/12)

Conseillère chargée des relations avec les associations environnementales, de la biodiversité et de la protection des milieux naturels

Mme Maud LELIÈVRE (JO du 10/07/12)

Conseiller diplomatique

M. Paul-Bertrand BARETS (JO du 10/07/12)

Conseiller chargé de la communication

M. Pierre-Louis COLIN (JO du 10/07/12)

Conseillère parlementaire

Mme Aurore GILLMANN (JO du 10/07/12)

Conseiller budgétaire et fiscal

M. Guillaume LEFORESTIER (JO du 10/07/12)

Conseillère technique chargée de l'eau, de la chasse, de la pêche, des risques naturels et de l'agro-environnement

Mme Marie RENNE (JO du 10/07/12)

Conseillère technique chargée des risques technologiques et de la sûreté nucléaire, des déchets, de la santé environnementale et des filières vertes

Mme Diane SZYNKIER (JO du 10/07/12)

Conseiller technique chargé des énergies renouvelables, des réseaux, de l'efficacité énergétique et de la réforme du code minier

M. Christophe SCHRAMM (JO du 10/07/12)

Conseiller technique chargé de la production et du mix énergétique, des tarifs et de la lutte contre la précarité énergétique

M. Charles-Antoine GOFFIN (JO du 10/07/12)

Conseiller technique chargé de la transition écologique de l'économie et de l'adaptation au changement climatique

M. Valentin PRZYLUSKI (JO du 10/07/12)