



La commission exécutive fédérale des 22 et 23 novembre 2017 a décidé d'une campagne d'AG et HMI sur le mois de janvier 2018 dans l'ensemble des services et établissements publics des ministères de la transition écologique et solidaire et de la cohésion des territoires afin d'échanger avec les personnels dans un contexte de réductions des moyens et d'abandons de missions fixé par le PLF 2018 et le cadre « CAP 2022 ».

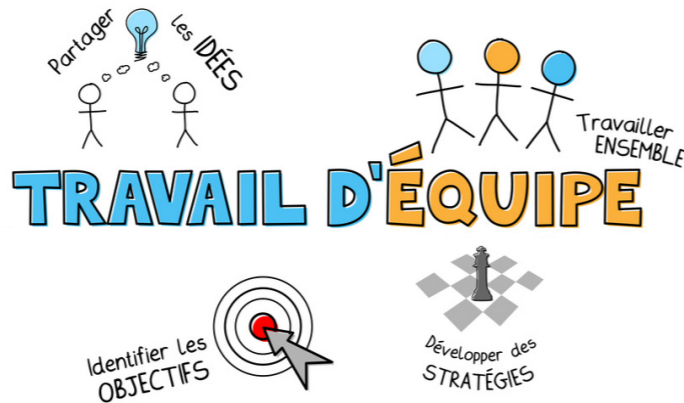
Les politiques générales menées par le Gouvernement sont nocives pour les services publics et les salarié-e-s. Les inégalités se creusent avec une accessibilité au service public hétérogène selon son lieu d'habitation.

Politiques nocives également pour notre modèle social avec une attaque sans précédent contre la sécurité sociale et son financement.

Nous devons mener une campagne d'information et d'explication sur les conséquences des politiques actuellement menées qui ont et auront des effets néfastes sur nos droits sociaux et le devenir de nos missions.

Ces AG et HMI doivent évidemment être un lieu de recueil des attentes des personnels tant sur l'élaboration de nos revendications que sur les modalités sous toutes ses formes des mobilisations à venir.

La Fédération avec l'ensemble de ses composantes tiendra un pointage des AG/HMI organisées dans les services d'ici la CE fédérale de fin janvier 2018.



Au terme de ce processus, la CE fédérale de janvier 2018 proposera un plan d'action sur la base des retours de la campagne AG/HMI.

Bonnes AG et HMI !



## Jour de carence : le retour

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

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

Téléphone : 01.55 82 88 75  
Télécopie : 01.55.82.88.70

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

Directeur de publication :  
Nicolas BAILLE

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

CPPAP : 0714 S 06937. ISSN 1277-6459  
Périodicité : trimestriel  
abonnement annuel : 5,34 €,  
plus numéros spéciaux : 8,23 €

## SOMMAIRE

- 2 ÉDITO
- 3 ACTU
  - Jour de carence : le retour
- 4-10 DOSSIER
  - Les infrastructures de transports : une gestion unique publique
- 12-13 Loi de finances 2018
  - Des records battus avant même «CAP 2022» !

TOUTE NOTRE ACTUALITÉ  
SUR INTERNET

[www.equipementcgt.fr](http://www.equipementcgt.fr)

Facebook : @CGTEcologieTransportLogement

Le jour de carence dans la fonction publique fait son grand retour au 1er janvier 2018.

L'Assemblée Nationale a voté le 20 novembre 2017 pour le rétablissement de ce dispositif censé lutter contre l'absentéisme.

Mais ne nous y trompons pas, il s'agit une nouvelle fois d'une attaque en règle contre les arrêts maladie et contre les agents. Le Président MACRON, par ce choix politique, cherche à diviser les salariés du privé et du public.

Équité vous dira le Gouvernement. Abaissement des droits sociaux répond la CGT.

Rappelons nous des mots prononcés par un certain Emanuel MACRON, alors Ministre de l'Économie en mai 2015 à l'Assemblée Nationale: «Tout d'abord, si l'on examine de près la situation des salariés du privé, on s'aperçoit que les deux tiers d'entre eux sont couverts par des conventions collectives qui prennent en charge les jours de carence. Donc, «en vrai», comme disent les enfants, la situation n'est pas aussi injuste que celle que vous décrivez». Et de conclure que ce n'était pas «une bonne mesure, la mise en place du jour de carence».

Rappelons que les agents de la Fonction publique ne sont pas davantage malades que leurs collègues du privé, loin s'en faut. Une enquête de l'INSEE du 10 novembre 2017 le confirme amplement.

Ensuite, la majorité des salariés du privé (66%) voient leurs jours de carence pris en charge par la protection sociale complémentaire financée pour une large part par les employeurs, ce dont on ne peut que se féliciter. Rien n'existe de similaire dans la Fonction publique.

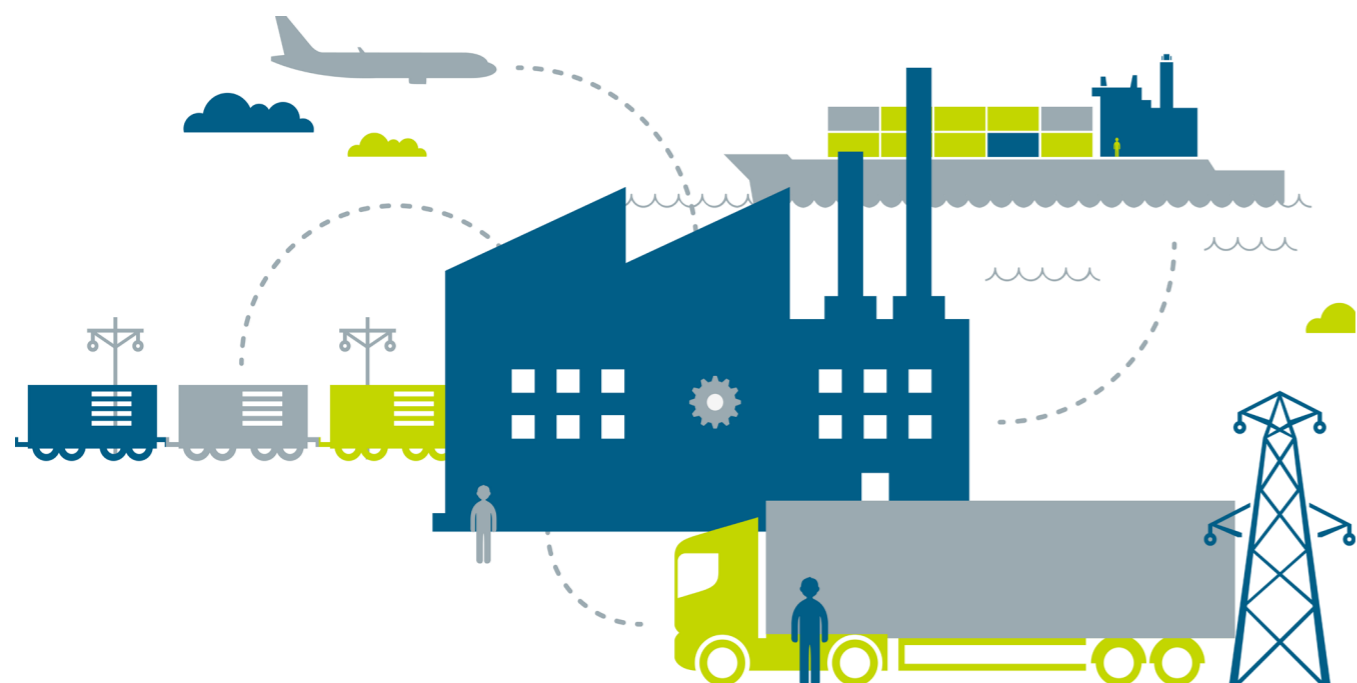
Un mécanisme comparable à celui du privé dans la Fonction Publique conduirait à un abondement des dépenses publiques d'environ deux milliards d'euros.

Les salariés, qui seront placés en arrêt maladie selon les préconisations du médecin, se verront ainsi retiré une journée de salaire au motif d'être malade. Est-ce là le progrès social et l'amélioration des conditions de travail.

Il s'agit bien d'un mauvais coup supplémentaire porté contre les fonctionnaires, totalement infondé, qui s'ajoute au gel de la valeur du point, à la hausse de la CSG, aux suppressions d'emplois et aux attaques d'une envergure sans précédent contre les missions publiques.

Enfin, il est vraisemblable que les salariés de la fonction publique ayant une faible rémunération auront à arbitrer entre se soigner et suivre les recommandations de son médecin et mal se soigner et aller travailler sans perdre de rémunération.

Renforcement des inégalités et des injustices sociales sont les conséquences des politiques néfastes de ce gouvernement.



## Les infrastructures de transports une gestion unique publique

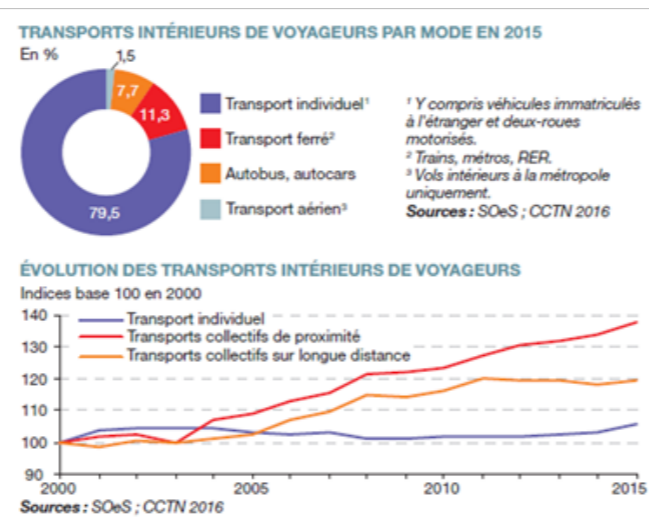
La France dispose d'infrastructures de transport abondantes :

- 1 100 milliers de km de routes : autoroutes concédées et non concédées (moins de 1 % du réseau total), routes nationales (moins de 1 % du réseau total), routes départementales (35 % du réseau total) et des routes communales (environ 63 % du réseau total).
  - 30 milliers de km de lignes ferroviaires,
  - 1,3 milliers de km de lignes de métro et tramways,
  - 8,5 milliers de km de voies navigables dont un peu moins de 57 % en 2015 sont utilisés, tant pour le transport de marchandises que pour le tourisme fluvial (68 % en 2000).
  - de nombreux ports maritimes, dont trois ont une échelle européenne,
  - le deuxième aéroport européen.
- Le parc de véhicules routiers s'est accru de plus de 5 millions de véhicules depuis 2000.

### Infrastructures de transport : enjeux économiques, environnementaux et sociétaux

L'ensemble du transport (hors poste et courrier) engendre une dépense totale de 360 milliards d'euros, soit 16,7 % du produit intérieur brut (PIB) ; les ménages y contribuent pour plus de la moitié. Près de 76 % de la dépense de transport est consacrée à la route, 8 % au transport ferroviaire, 6 % aux transports collectifs (urbains et en car), 7 % au transport aérien, le reste aux transports fluvial et maritime.

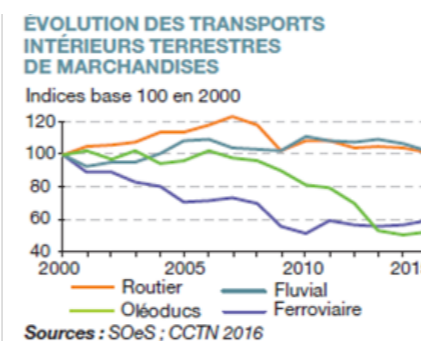
Plus de la moitié de la dépense de transport est réalisée en compte propre, essentiellement par les ménages.



### Le transport et ses infrastructures, sources de profit, mise en concurrence, pas de report modal

S'agissant des transports terrestres, le mode routier a accru sa domination avec plus de 85 % de part modale dans le transport de marchandises en France, pendant que le mode fluvial se maintient et que le ferroviaire s'effondre, passant sous la barre des 10 %.

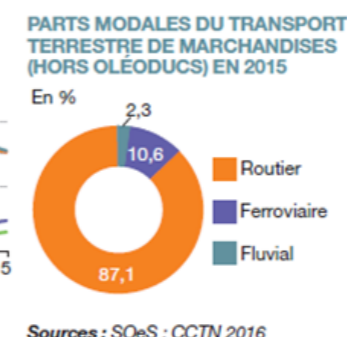
Là encore, l'hégémonie routière s'appuie sur l'externalisation des coûts, le dumping social (qui met en difficulté la flotte routière française par la même occasion) et une fiscalité avantageuse. La circulation routière a augmenté de 5 % au total.



L'éclatement du salariat et sa mise en concurrence (y compris européenne voire mondiale) conduisent à plus de précarité, à une dégradation des conditions de travail et des conditions sociales.



Avec sa « loi travail », le gouvernement instaure – de fait – la course au moins-disant social et au salariat « low cost ».



“ **Trafic : Le passage d'un essieu de 13 tonnes a autant d'effet d'endommagement sur la chaussée, que celui d'un million de véhicules de tourisme.** ”

La circulation des trains de marchandises a fortement baissé (près de -60 %), celle des trains de voyageurs a au total augmenté de 7 %.

Le transport terrestre de marchandises est essentiellement réalisé par la route. La part des modes non routiers a fortement chuté au cours des deux dernières décennies du fait de la forte réduction du transport ferroviaire.

Le chiffre d'affaires des sociétés d'autoroutes concédées s'élève à 9,3 milliards d'euros et a progressé de 46,5 % depuis 2009. Il est constitué à 97 % des recettes des péages. Les investissements sont en baisse tendancielle depuis 2008.

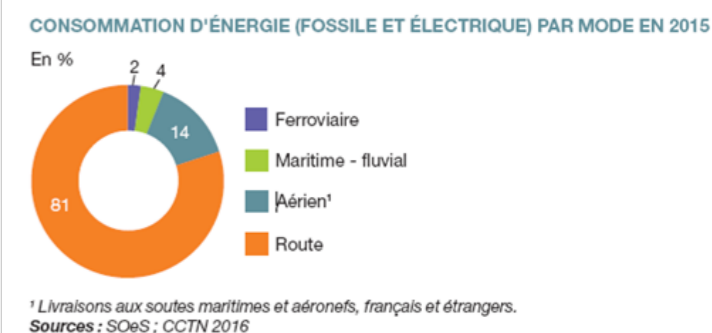
### Concurrence et dumping social

Les secteurs des transports, de la logistique et des infrastructures sont déjà au cœur d'une déréglementation conduisant à un terrible dumping social.

C'est ce qui se passe déjà dans nos secteurs du transport et infrastructures, depuis des années, avec la généralisation du low cost, source d'un dumping social éclatant l'emploi.

Plus on déréglemente, plus les effectifs globaux diminuent, c'est le cas à la SNCF, dans le transport routier de marchandises (TRM). Mais aussi dans la Fonction publique d'État (FPE) pour :

- les infrastructures routières avec les privatisations, les concessions autoroutières, l'externalisation des missions..
- le domaine maritime avec l'abandon des missions vers le secteur privé,
- le fluvial où l'établissement VNF ne fait que répondre à des enjeux économiques,
- le réseau scientifique et technique dépecé faute de pouvoir répondre à des besoins de service public.



Pour la CGT, si nous voulons réellement répondre aux défis sociaux et environnementaux qui nous sont posés en lien avec les transports et infrastructures, il faut :

- stopper les suppressions et la précarisation des emplois ;
- gagner des embauches pérennes dans tous les secteurs et améliorer les conditions de travail et de vie ;
- mettre un frein à la sous-traitance, mettre fin au dumping social et à la politique du bas coût, aux sociétés de marchands d'hommes (sociétés de manning) ;
- stopper l'abandon des missions publiques, les privatisations et mises en concessions ;
- renforcer et pérenniser le statut des salariés.



**Les propositions de la CGT**  
**La création d'un service/direction**  
**gestionnaire de l'ensemble des infrastructures**  
**(Routes, fluviales et maritimes) pour la mise en place**  
**d'une politique multimodale intégrée**  
**avec une implantation territoriale intelligente.**

Le 19 septembre 2017, le gouvernement lançait des « Assises de la mobilité » avec pour objectif de déboucher, début 2018, sur une nouvelle loi d'orientation des « mobilités » remplaçant la loi d'orientation des transports intérieurs (Loti) et sur une loi de programmation et de financement des infrastructures. Aucun bilan n'a été fait de la Loti, qui a évolué depuis 1982

Il faut que la CGT s'empare des débats publics et être en capacité d'aborder les sujets de fond permettant de répondre de façon durable au réchauffement climatique et aux questions de santé publique, en mettant en avant nos propositions pour replacer au centre des débats les questions sociales, environnementales, d'aménagement des territoires et de réindustrialisation pour une véritable « économie circulaire » et un renouveau du service public.

Le rapport de la commission « mobilités 21 » remis en 2013 sous la présidence de Philippe DURON (ancien député et coprésident du think tank TDIE) avait pour objet de hiérarchiser et programmer les projets listés dans le schéma national des infrastructures de transport de 2011. Ce rapport devait s'inscrire dans le respect des objectifs de la transition écologique et énergétique.

“ **Transports, infrastructures, financement, environnement, aménagement du territoire, social, investissons les Assises de la mobilité organisées par le gouvernement !** ”

Ce rapport avait notamment conclu que :

- la satisfaction des besoins d'entretien et de modernisation de l'existant devait constituer la toute première

priorité en matière d'investissement et appelait des efforts supplémentaires ;

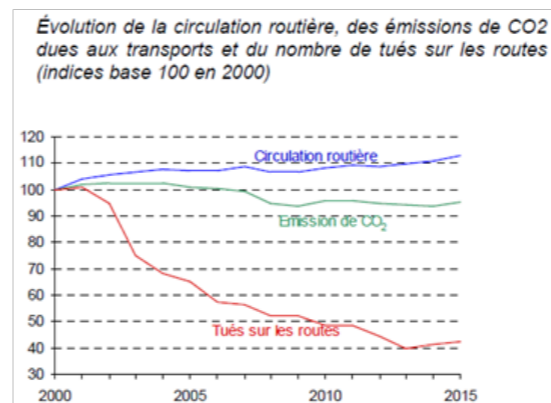
- tous les territoires devaient pouvoir bénéficier de transports performants ;
- la priorité devait être donnée aux modes de déplacements et de transports alternatifs à la route ;
- le modèle du développement ferroviaire devait être revisité pointant les déséquilibres financiers et la faiblesse du fret ferroviaire ;
- la faiblesse des grandes plateformes portuaires françaises de niveau européen et de l'organisation logistique au plan national pénalisait la compétitivité et l'attractivité de l'économie nationale ;
- les modalités de financement et de gouvernance de la politique de transport ne garantissaient pas une association satisfaisante des collectivités et du Parlement aux décisions d'investissement de l'État ni une véritable approche intermodale dans l'identification des priorités au niveau local.

Quatre ans plus tard, la situation ne s'est pas améliorée loin s'en faut. Nous ne pouvons que considérer que sur l'ensemble des items elle s'est dégradée.

L'ensemble des infrastructures de transport souffre aujourd'hui plus qu'hier d'un manque flagrant d'investissements. Leur état n'a cessé de se détériorer et les rapports s'accumulent sur leur vieillissement.

Un rapport intitulé « **J'ai mal à ma route, quelles sont les routes les plus dégradées de France ?** » de l'Association « 40 millions d'automobilistes » a recensé plus de 30 000 routes en très mauvais état et dénonce la dégradation continue du réseau à cause notamment d'une baisse de 27% par an depuis 2011, des crédits accordés pour l'entretien courant par l'État et les collectivités.

Un rapport sénatorial intitulé : **infrastructures routières et autoroutières: un réseau en danger**, rendu public en 2017 tire la sonnette d'alarme sur l'état de la voirie, qui se dégrade d'année en année.



Deux rapports de l'école polytechnique de Lausanne font état du vieillissement du réseau ferroviaire français. Une grande partie des voies navigables se dégrade. Les plateformes portuaires françaises ne sont toujours pas au niveau de ce qui se fait ailleurs en Europe.

La notion d'aménagement du territoire est totalement écartée, le fossé se creuse entre les territoires (phénomène amplifié par les lois NOTRe et MAPTAM), il n'y a toujours pas d'approche multimodale des transports ou pour le moins de complémentarité des modes.

L'abandon de l'écotaxe sur les poids lourds par le gouvernement précédent provoque, outre un manque de recettes potentielles pour le financement, des dédommagements élevés et pluriannuels aux sociétés privées choisies pour la déployer.

Le paradigme du modèle tout routier dénoncé lors du Grenelle de l'environnement ne fait que se développer, faisant la part belle à la concurrence féroce entre les modes de transport ce qui conduit à faire supporter l'ensemble des coûts induits par la route au contribuable. À l'évidence ce modèle est loin de répondre à l'intérêt général. Ainsi la qualité des services publics de transports n'a cessé de se dégrader.

L'étalement urbain continue de s'amplifier, dans plusieurs localités de différentes régions les pics de pollution ne sont pas résorbés et l'exposition chronique à la pollution de l'air, liée notamment aux circulations routières, dégrade la santé en raison de concentrations trop élevées.

Les effets de congestion ou de saturation des réseaux routiers, ainsi que de réseaux de transports collectifs, sont amplifiés dans plusieurs



agglomérations par la priorité donnée aux métropoles. Il est enfin remarquable de constater que les émissions de CO2 du secteur des transports sont repartiées à la hausse !

Incontestablement la loi du marché a investi le domaine des transports et infrastructures à tel point que tout l'investissement ne répond plus qu'à une logique de profit pour les investisseurs privés.

Pour la CGT les infrastructures de transport ne sont pas des marchandises mais reste un service public qui répond à des enjeux, certes économiques mais surtout sociétaux et environnementaux.

Il faut donc revenir et défendre ce service public qui repose sur des principes fondamentaux que sont entre autres l'égalité de traitement des citoyens et l'aménagement du territoire.

## Financement : nos propositions

### Financements des infrastructures : maîtrises publiques - projets - complémentarité - aménagement du territoire...

Philippe DURON préside désormais le **nouveau conseil d'orientation des infrastructures**, chargé de proposer une « programmation soutenable de financement des infrastructures » qui sera adossée au projet de loi d'orientation des mobilités que le gouvernement doit soumettre au Parlement début 2018.

Le projet de loi de finances 2018 prend d'ores et déjà le chemin d'une énième augmentation de la TICPE (taxe intérieure sur la consommation des produits énergétiques), avec l'augmentation de la part carbone de la taxe et l'alignement en 5 ans des taux gazole et essence.

En 2015 la TICPE a rapporté 26,2 Milliards d'euros dont 13 Milliards au profit du budget général de l'Etat (donc pas forcément pour les transports), 5,4 Milliards au profit des régions pour l'aide aux entreprises, et 6,3 milliards au profit des départements pour le RMI/RSA. La fraction de la TICPE affectée à l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF) se limite à 735 millions d'euros (2017).

Un certain nombre de professions et activités bénéficient d'exonérations partielles ou totales de la TICPE dont l'aviation et les transports routiers de marchandises. Ainsi le remboursement aux entreprises d'une fraction de TICPE sur le gazole routier pour certains véhicules s'élève à 758 millions d'euros au titre des dépenses fiscales 2017 du budget des Transports, montant supérieur à la fraction affectée à l'AFITF. Le prélèvement de la TICPE repose donc essentiellement sur le contribuable qui paye déjà la route.

Par ailleurs le contribuable paye la même TICPE en Auvergne et en île de France alors qu'il ne dispose pas à l'évidence du même accès au transport public. Cette taxe pèse vraisemblablement plus sur les contribuables les plus modestes qui n'ont pas les moyens d'investir dans des véhicules plus économes en énergies fossiles, voir des véhicules qui utilisent d'autres énergies et qui n'ont pas accès à un mode de transport collectif. Sur 3 millions de vieux véhicules, la prime à la reconversion n'a permis d'éliminer depuis 2015 qu'environ 20 000 vieux diesels.

A cet égard, le projet de budget 2018 réforme le système avec une prime élargie à l'achat de véhicules d'occasion plus récents que les diesels d'avant 2001 ou ceux à essence d'avant 1997. Cela sera financé par la réforme du bonus malus.

Force est de constater qu'un certain nombre de choix politiques sont également faits en matière de subventions. D'après les comptes transports de la nation, on peut observer que les subventions d'exploitations des transports routiers de FRET et de déménagement s'élèvent en moyenne annuelle à 45 millions d'euros et à 0 euro pour le FRET ferroviaire.

Pour le transport ferroviaire interurbain de voyageurs : Impôts, taxes et versements assimilés 2 M d'€, pour 39 millions de subventions (rappelons que les TET sont subventionnés à 95 % par des prélèvements sur la SNCF). Pour les transports aériens de passagers en 2012, nous avons toujours 238 M d'€ d'impôts, taxes et versements assimilés pour 87 M d'€ de subvention.

Il apparaît donc nécessaire pour la CGT de mettre en œuvre une véritable réforme de la fiscalité.

Les politiques publiques constituent en effet un enjeu démocratique, social, économique et environnemental, un atout pour la cohésion sociale, pour une transformation sociale et écologique. Leur mise en œuvre nécessite des services publics, des établissements et entreprises publiques modernes, efficaces et gérés démocratiquement.

**La fiscalité est un puissant moyen pour réduire l'injustice sociale, redistribuer la richesse, générer des ressources pour financer des investissements de long terme et répondre aux besoins sociaux et économiques, au développement harmonieux des territoires, et pour développer les infrastructures et les services publics.**

Elle concerne tous les citoyens. Il est donc indispensable que son contenu réponde aux exigences de la population, à la justice sociale et à l'efficacité économique.

La nature et la coordination des outils fiscaux conditionnent la construction d'un modèle social garantissant le développement économique et le progrès social pour l'ensemble des salariés.

Cela nécessite une réforme globale et ambitieuse de la fiscalité pour :

- **redonner à l'impôt sur le revenu toute sa place.**
- **rétablir l'impôt sur la fortune.**
- **réexaminer l'ensemble des niches fiscales** pour identifier les « dépenses fiscales » ou « niches fiscales » qui permettent aux contribuables, et notamment les plus fortunés, d'échapper à l'impôt. La lutte contre les paradis fiscaux et l'évasion fiscale est incontournable pour plus de justice fiscale. Les paradis fiscaux ne sont pas une pathologie de la mondialisation financière, ils en sont un rouage. L'Etat perd chaque année entre 60 et 80 milliards d'euros à cause de ces pratiques.
- **réduire les taux de TVA**, impôt injuste acquitté par tous les contribuables indépendamment de leur niveau de revenu et de leur capacité contributive.

- **faire de l'impôt sur les sociétés un outil tourné vers l'efficacité économique et la justice sociale.** Il doit inciter les entreprises à accroître l'investissement productif, notamment pour développer l'emploi, et à investir massivement dans la formation et la recherche. Il faut faire de la fiscalité des entreprises un moteur de progrès : moduler l'impôt sur les sociétés en fonction du comportement des entreprises : augmenter l'impôt pour celles qui contribuent à la financiarisation de l'économie ; réduire l'impôt pour celles qui favorisent l'emploi, les salaires, l'investissement, la préservation de l'environnement. Ces propositions de réforme de la fiscalité remettent en cause le principe même des exonérations de cotisations.

“ Il apparaît nécessaire pour la CGT de mettre en œuvre une véritable réforme de la fiscalité. ”

Par ailleurs il faut :  
• **Élargir l'assiette ou de la base de calcul des cotisations sociales.**

- **Généraliser le versement transport** (contribution due par les employeurs pour le financement des services publics qui transportent les salariés) en créant notamment un versement transport additionnel pour les régions et les autorités organisatrices de transports (AOT), acquitté par les entreprises.
- **Sortir des partenariats publics-privés** qui ont vocation à créer des profits pour le secteur privé au détriment du secteur public.

“ Pour la CGT, les infrastructures de transport ne doivent pas être considérées comme une marchandise source de profit répondant aux seules lois du marché mais comme un service public répondant aux besoins des citoyens et des usagers. ”



- **Sortir des investissements auprès des marchés financiers.**
- **S'appuyer sur un Pole financier public**, créer un Fonds public de développement des infrastructures de transport qui emprunterait à la BCE (directement ou par l'intermédiaire d'institutions financières publiques comme BPI-France ou la Banque européenne d'investissements) les fonds nécessaires aux opérations d'investissement.
- **Renationalisation des sociétés d'autoroutes** ce qui permettrait de stopper leurs rentes financières, les dividendes distribués aux actionnaires et de distribuer une partie de leurs recettes pour un développement humain durable.
- **Desserrer la contrainte financière sur le système ferroviaire** (désendettement). L'État doit donc assumer ses responsabilités en reprenant cette dette à son compte. La CGT propose la création d'une caisse d'amortissement de la dette ferroviaire de l'État (CADEFE) permettant d'étaler le remboursement de la dette.
- **Prise en charge intégrale du cout des transports** du quotidien par les employeurs et pour tous les salariés.
- **Maintien réel des dotations de l'État** aux collectivités et réattribution d'éléments de fiscalité territoriale dynamique aux régions.

• **Baisse de la TVA sur les transports collectifs à 5,5 %** (10 % aujourd'hui), car il s'agit d'un besoin de première nécessité.

• Mobiliser l'épargne populaire en créant un nouveau produit d'épargne type livret A.

• **Réorienter la Taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques (TICPE)** et l'affectation de ses recettes qui ne contribuent que très peu au financement des transports aujourd'hui. Mettre fin au remboursement de TICPE par l'État aux entreprises de transports routiers.

• **Créer une redevance nationale sur la circulation des poids lourds** correspondant aux coûts d'usure et de dégradation du réseau national et départemental (1 poids lourd = 1 million de véhicules légers).

Parallèlement, le débat doit se poursuivre sur le juste prix des transports en intégrant les externalités des différents modes et une tarification sociale obligatoire. Enfin, les politiques financières, budgétaires et monétaires doivent trouver un nouveau sens au service de l'intérêt général.

**“ Investir, c'est dépenser de l'argent aujourd'hui pour en tirer des bénéfices durables dans les décennies à venir. ”**

**Se réapproprier et développer les infrastructures** nécessite des investissements considérables, estimés par le rapport de la commission Mobilité 21 à 245 Mrd€ sur 25 ans.

**Investir**, c'est dépenser de l'argent aujourd'hui pour en tirer des bénéfices durables dans les décennies à venir : rendre les transports routiers plus sûrs, limiter les émissions de gaz à effet de serre en augmentant la part des marchandises transportées par le rail et les voies d'eau, mettre à niveau les infrastructures existantes pour répondre aux besoins des usagers, développer des réseaux de transports collectifs... Il en faudrait encore bien plus pour répondre aux besoins des habitants, relancer l'économie, établir l'égalité entre les territoires, réussir la transition énergétique.

**Il faut revenir à une logique de service public !**

L'argent public, l'argent des banques et l'argent des entreprises (profits) doivent financer en priorité les investissements répondant à des critères précis en matière économique (création de valeur ajoutée dans les territoires), sociaux (emploi, salaires, formation) et écologiques (économies d'énergie et de ressources naturelles). La CGT propose notamment pour se faire la mise en place d'un pôle financier public.

**Se donner les moyens d'un service public du 21ème siècle, par une politique d'entretien et d'investissement sous maîtrise publique avec des agents publics.**

Une première urgence consiste à **entretenir les infrastructures existantes**, ne pas les laisser se

dégrader. Nous avons l'exemple de la SNCF qui en axant sa politique sur le TGV et le transport de voyageur a laissé se dégrader le réseau annexe qui pour tant irriguait l'ensemble du territoire.

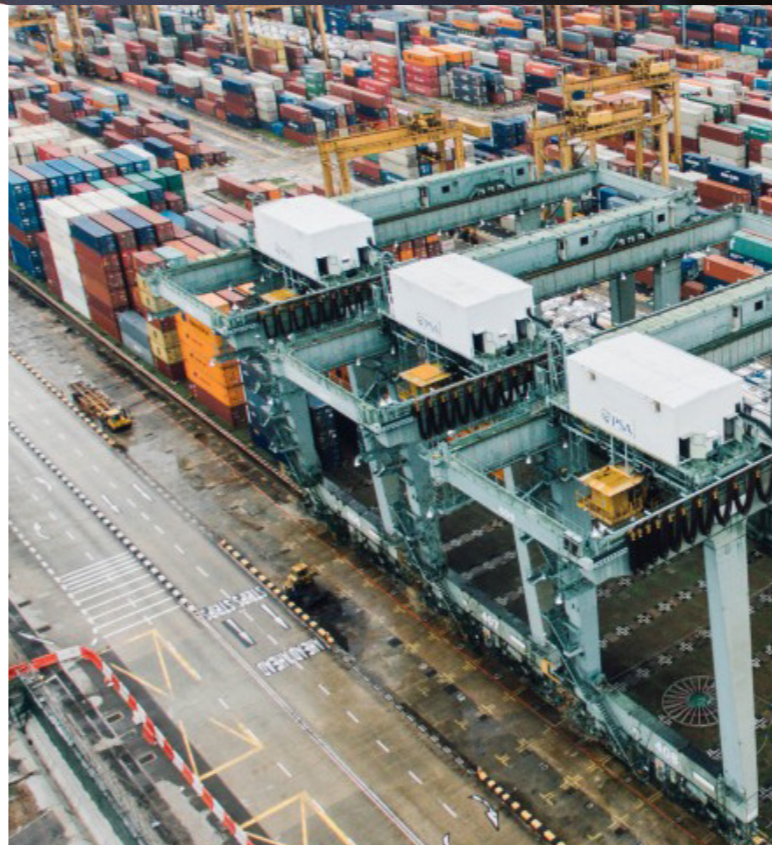
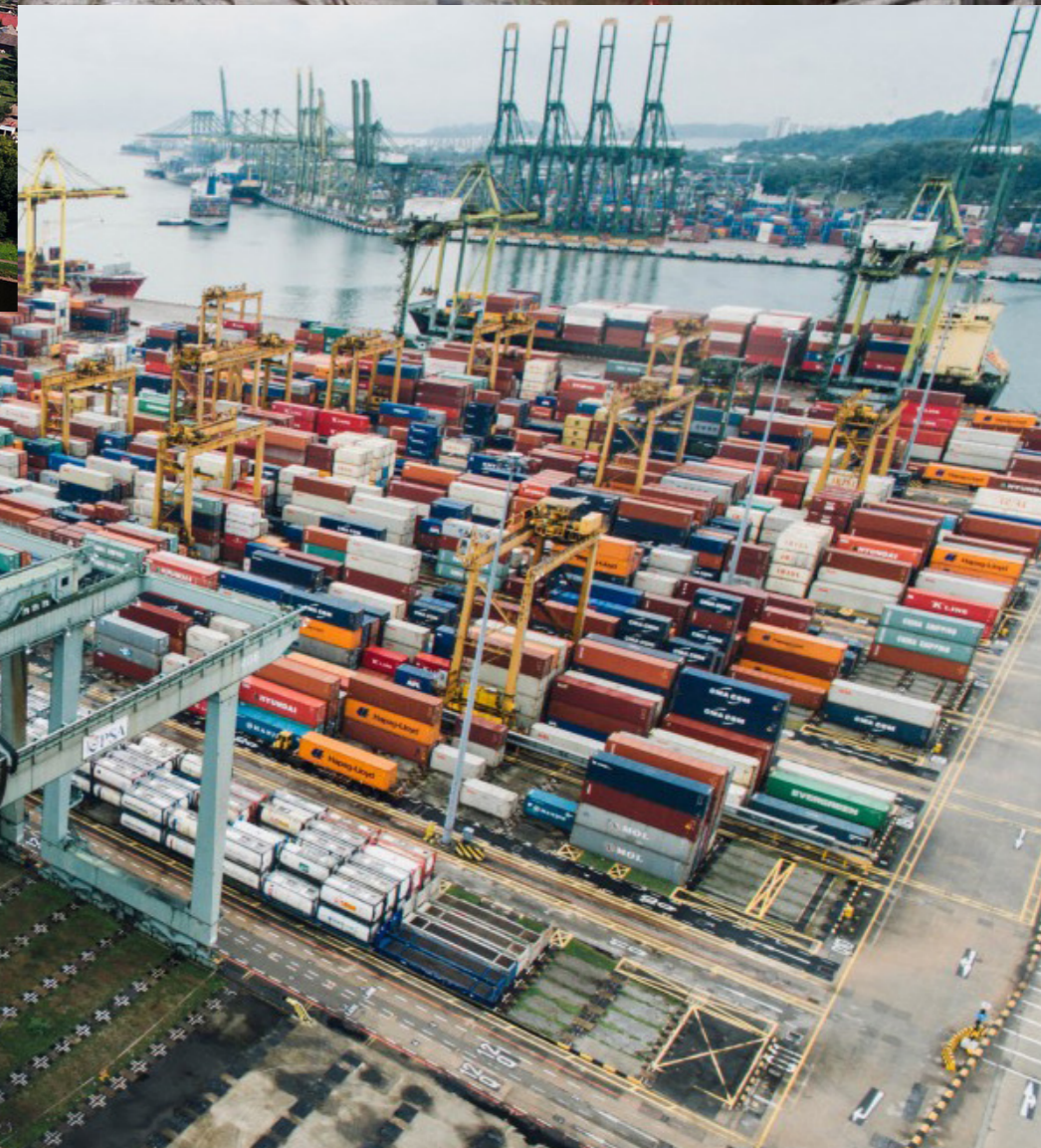
Cette politique d'entretien des infrastructures de transports ne peut se faire que sous maîtrise publique et doit être effectuée par des agents sous statuts publics garants d'une meilleure connaissance des réseaux et d'une meilleure réactivité (intervention 7 jours sur 7, 24h/24).

Urgence aussi pour investir sur des modes de transports moins émetteurs de gaz à effet de serre pour les générations futures. Le report vers d'autres modes de transport s'impose.

**L'Etat doit se doter d'une organisation homogène sur l'ensemble du réseau pour atteindre un bon niveau de service.**

L'Etat se doit alors de réorganiser ses services à partir d'une organisation centralisée et des services déconcentrés avec des niveaux de services adéquats sur tout le territoire.

On doit pouvoir s'appuyer sur une logique d'accès et de désenclavement des territoires et de développement multimodal et complémentaire avec les réseaux ferroviaires et fluvial pour avoir un bon maillage territorial.





## Projet de loi de Finances 2018 : sans attendre les destructions d'emplois publics et de missions de « CAP 2022 », des records déjà battus !

### 1°/ Record battu pour les pertes d'emplois.

En 2018 la baisse du plafond des emplois pour les deux ministères MTES, MCT et établissements publics sous tutelle, sera de - 1345 emplois. Elle doit être comparée à la baisse en cours au titre de 2017 : - 996. C'est donc un record largement battu, comme nous l'avons dénoncé et dit aux trois ministres fin septembre lors du CTM sur le Projet de Loi de Finances 2018 du gouvernement Macron-Philippe.

Ces réductions touchent les effectifs dans tous les services ministériels : - 828 (- 660 en 2017) et - 15 au Commissariat à l'égalité des territoires. Elles touchent encore plus en proportion les effectifs de la plupart des établissements publics : - 504 (- 336 en 2017).

Le plafond 2018 d'autorisation des emplois (40 805) regroupe ceux des effectifs du périmètre des deux ministères. De 2013 à 2018 inclus, la baisse des plafonds d'emplois est de 11 587 (52 392 - 40 805).

Jusqu'en 2017, les effectifs chargés des missions logement étaient transférés en gestion sur le programme support 217.

Désormais, ce programme porte les 30 605 effectifs du MTES, répartis en trois tiers équivalents entre 9 689 de catégorie A, 10 594 de cat B, 10 142 de cat C (en ETPT équivalent temps plein travaillé). Il porte également les 10 200 effectifs du MCT (action 15 du programme 217) répartis entre 2 291 catégorie A, 5 231, cat B et 2 678 cat C, avec une forte com-

posante des personnels de catégorie B.

### 2°/ Deux exceptions aux réductions d'effectifs : DGAC et ASN

Relevant du budget annexe du contrôle et de l'exploitation aérien (BA-CEA), les emplois de la DGAC (10 679), comme les 812 de l'Ecole Nationale de l'Aviation Civile (ENAC, établissement public) sont reconduits en 2018 au niveau de 2017. Cela correspond à l'engagement pris par le gouvernement précédent sur l'arrêt des sup-

pressions d'emplois, en réponse à la mobilisation unitaire des personnels de l'aviation civile. Le financement de la DGAC et de l'ENAC provient des ressources affectées des taxes et redevances sur les activités aériennes et non des crédits du budget ministériel.

La seconde exception aux baisses généralisées d'emplois concerne l'Autorité de sûreté nucléaire (ASN), dont les effectifs sont portés par le programme 181 « Prévention des risques » et qui est une autorité indépendante selon la loi. Depuis 2013 son plafond d'emplois évolue de 363 à 432 en 2018.

### 3°/ Des établissements publics « ciblés »...

Le plafond d'emplois des 4 EP sous tutelle du MCT (379 en baisse de - 8), correspond aux emplois des établissements du programme 135 « Urbanisme, territoires et amélioration de l'habitat » : ANCOLS (145), ANAH (113), CGLLS (27) ; ainsi qu'à ceux de l'ANRU (94) établissement public à caractère industriel et commercial relevant du programme 147 « Politique de la ville ».

Le total des emplois autorisés des EP sous tutelle du MTES s'élève à 24 513, avec une réduction de 496

ETPT en 2018, incluant les 4 403 emplois de trois établissements relevant du programme 190 « Recherche énergie, développement et mobilités durables » (IFP Energies nouvelles : 1757 ; IRSN : 1650 plafond reconduit ; IFSTTAR : 996 avec 16 suppressions d'emplois).

Cette réduction de 496 emplois visent particulièrement les 3 EP du programme 159 (Expertise, information géographique et météorologique) avec 233 suppressions d'emplois

(après - 218 en 2017) : CEREMA, Météo France, IGN. En appui des mobilisations intersyndicales proposées par les syndicats CGT dans chaque établissement, la FNEE-CGT a saisi les ministres de la gravité de la situation pour le présent et l'avenir des personnels et des missions.

CEREMA : - 103 sur un plafond de 2 796. A comparer aux 4 106 emplois d'il y a 10 ans, total des emplois des 8 CETE et Laboratoires de l'équipement en régions et des 3

services techniques nationaux (CERTU, CETMEF, SETRA), regroupés début 2014 dans le nouvel établissement CEREMA.

Météo France : - 95 sur un plafond de 2 925. A comparer aux 3 716 emplois de 2008.

L'IGN : - 35 sur un plafond de 1 507. A comparer aux 1 908 emplois de 2008 (somme des 1 718 emplois de l'IGN et des 190 de l'IFN, fusionnés dans l'IGN).



La réduction cible également, une année de plus, VNF avec - 98 emplois sur un plafond de 4 373. Que l'on doit comparer aux 5 400 emplois de 2008 (somme des effectifs des services Etat des voies navigables et de l'Epic VNF, avant intégration dans le nouvel EPA VNF).

S'agissant des deux autres établissements du programme 203 « Infrastructures et services de transports », l'EPSF (chargé de sécurité ferroviaire-basé au Mans) voit son effectif reconduit (107 ETPT) et la Société du Grand Paris (SGP constituée sous forme d'EPIC et chargée de la programmation des opérations des nouvelles lignes de métro du grand Paris) augmentera de 20 ETPT avec un plafond d'emplois porté à 230 en 2018.

93 emplois seront supprimés en 2018 sur les 5 258 ETPT du total des plafonds d'emplois des établissements du programme 113 « Paysages, eau et biodiversité ». Ces suppressions se concentrent sur les 6 Agences de l'eau, pourtant financées intégralement par les redevances sur les consommations et les pollutions de l'eau, avec une nouvelle fois des suppressions d'emplois : - 48, après - 38 en 2017, sur un plafond d'emplois 2018 de 1 620.

Mais aussi sur l'ONCFS : - 42 sur un plafond de 1 471. Le plafond d'emplois des 8 Parcs nationaux devra baisser de - 3 en 2018 (792 ETPT).

Le plafond d'emplois de l'AFB, créée cette année par fusion de l'ONEMA, AAMP, PNF et ATEN, est reconduit en 2018 avec 1 227 ETPT (incluant le transfert de 75 emplois d'un service du Muséum national d'histoire naturelle). Sont également reconduits sans suppression les plafonds d'emplois du Conservatoire du Littoral (CELRL, 140) et du Marais poitevin (EPMP, 8).

**De 2008 à 2018 inclus, la baisse des emplois des établissements publics sous tutelle des deux ministères est de 3 772.**

**4°/ Crédits budgétaires ou ressources affectées : des mouvements contraires...**

On relèvera que le PLF prévoit de supprimer les subventions de crédits Etat du programme 113 aux Parcs nationaux, à l'ONCFS et à l'AFB (soit une économie de 136 M€ versées en 2017 à ces établissements). En remplacement, est institué un prélèvement supplémentaire sur les redevances eau perçues par les 6 Agences de l'eau. Celles-ci contribuaient déjà au financement de l'ONEMA (intégrée à l'AFB). Le total de ces prélèvements annuels s'élèverait à 297 M€. Le prix de l'eau paye ainsi pour l'ensemble de la biodiversité terrestre, à la place de crédits de l'Etat.

Avec plusieurs conséquences négatives : des financements en moins pour l'eau et les milieux aquatiques, de l'injustice lorsque l'on sait que les ménages acquittent 80 % des redevances eau sans égard pour leurs revenus ou pour leur rôle dans les pollutions de l'eau vis-à-vis des autres activités agricoles, industriels ou énergétiques. Dans la discussion du PLF au parlement, le plafond des dépenses des Agences de l'eau a été « remonté » à 2,28 Md€/an, au lieu de 2,1 Md€ voulu au départ par le gouvernement en remplacement des 2,3 Md€ de 2017. Mais un prélèvement au profit du budget général de l'Etat sera encore opéré l'année prochaine sur les fonds de roulement des Agences de l'eau.

De 2014 à 2017 inclus, ces prélèvements sur les Agences de l'eau ou l'ONEMA se montent à 805 M€.

A l'inverse de cette « débudgétisation » du programme 113, le budget de l'ADEME sera financé en 2018 par des crédits du programme 181 « Prévention des risques » avec 613 M€. Ceci en remplacement de l'affectation à l'ADEME du produit de la taxe générale sur les activités polluantes (TGAP), qui sera désormais affecté aux recettes générales du budget de l'Etat.

Ce mouvement de budgétisation est présenté dans ce cas comme de la sincérité budgétaire. L'ADEME, qui entamait son fonds de roulement, verra ses autorisations d'engagements réduits de 10 % et ses crédits de paiement augmentés de 36 %, avec une baisse de son plafond d'emplois autorisés fixé à 894 (- 16).

L'importance des emplois dits hors plafond (250) engendre beaucoup de précarité : relevons que la « sincérité budgétaire » a donc ses limites et ne conduit pas à augmenter le plafond d'emplois.



**5°/ Budget Logement en chute libre**

Le budget de la mission Logement, voté à 18,2 Md€ en loi de finances 2017, baisserait à 16,5 Md€ en 2018, puis à 15 Md€ en 2020, selon la programmation des finances publiques.

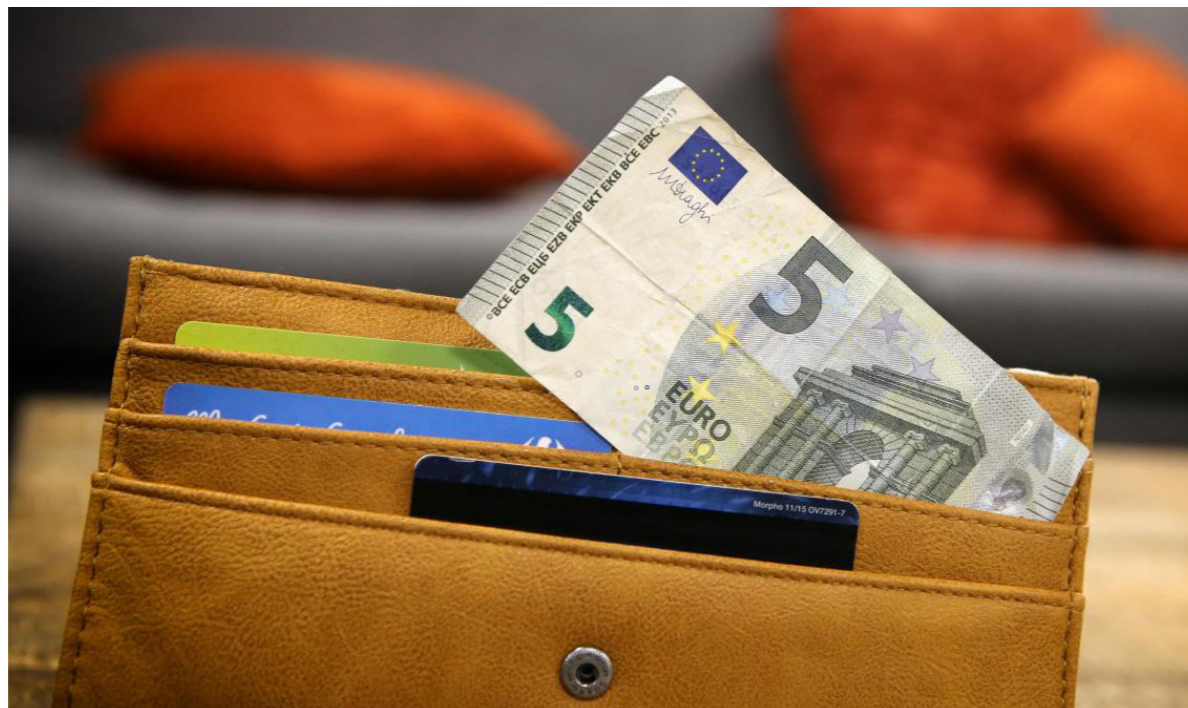
La baisse des APL pour 1,7 Md€ dès 2018 devra être intégralement com-

pensée pour tous les locataires du logement social par des baisses de loyers des bailleurs sociaux.


C'est donc une amputation considérable des capacités des organismes HLM pour financer l'entretien, la rénovation thermique, la mise aux normes, du parc de logements sociaux.

Confronté à une mobilisation très large refusant

une attaque sans précédent et regroupant toutes les composantes des organismes HLM, les associations de locataires, les organisations syndicales, le gouvernement parle de dialogue à renouer pour faire avaliser un « lissage » dans le temps de cette amputation par amendement dans la discussion de la loi de finances...







**Le pouvoir  
d'agir  
ensemble sur  
l'essentiel.**

## **En santé, la Macif s'engage pour favoriser l'accès aux soins à tous.**

En plaçant la santé au cœur de sa vision mutualiste, la Macif défend un accès aux soins sans sélection médicale et sans garanties gadget. Être adhérent d'un contrat santé de la Macif, c'est disposer d'une couverture complète et accessible.

Particuliers, professionnels, petites et grandes entreprises, si vous partagez les mêmes valeurs, rejoignez-nous !

**Plus d'information sur [macif.fr](http://macif.fr)**



**Essentiel pour moi**



Les contrats santé proposés par la Macif sont assurés par des mutuelles relevant du Livre II du code de la mutualité et adhérentes à la Mutualité Française ou par des institutions de prévoyance régies par le Livre XI du code de la sécurité sociale.

MACIF: MUTUELLE ASSURANCE DES COMMERÇANTS ET INDUSTRIELS DE FRANCE ET DES CADRES ET SALARIÉS DE L'INDUSTRIE ET DU COMMERCE. Société d'assurance mutuelle à cotisations variables. Entreprise régie par le Code des assurances. Siège social : 2 et 4 rue de Pied-de-Fond 79000 Niort.