



FEDERATION NATIONALE DE L'EQUIPEMENT ET DE L'ENVIRONNEMENT

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

Intervention 27^{ème} Congrès de la Fédération des Finances CGT - Lyon 9 avril 2014

J'apporte le salut fraternel des syndiqué(e)s de la fédération nationale CGT de l'Équipement et de l'Environnement aux participants à votre 27^{ème} Congrès fédéral et vous remercie de votre invitation. Nicolas Baille, notre secrétaire général, regrette de ne pouvoir y assister.

Dans la dernière période, nous avons pu bénéficier d'argumentaire très précieux de votre fédération sur l'analyse de la fiscalité et une autre vision de celle-ci pour une meilleure efficacité économique et plus de justice sociale. Cela représente un élément de plus dans la bataille que nous tentons de mener auprès des salariés sur les coûts du capital et la baisse du travail dans la formation de la valeur ajoutée.

Comme les vôtres, nos services et établissements qualifiés de non prioritaires, sont soumis à un régime sévère de suppression permanente de moyens humains et matériels. Les effets cumulés s'avèrent redoutables pour les personnels et leurs missions. A titre d'exemple, après la suppression de l'ingénierie publique de 2008 à 2011 menée surtout dans les DDE, a été engagée la suppression dans les DDT(M) de l'aide technique gratuite aux petites communes et intercommunalités (ATESAT), même si l'arrêt formel n'a été voté que dans la loi de finances 2014. Ou encore l'arrêt d'une partie des missions relatives aux autorisations du droit des sols (ADS) des DDT(M) réalisant l'instruction des permis de construire pour les petites communes, acté dans la loi ALUR rapportée par Cécile Duflot...

A peine nommée dans le gouvernement Valls, la ministre de l'écologie a nourri la controverse en faisant part de ses doutes à l'égard de l'éco taxe, qui devait frapper en 2014 le transport routier de marchandises par des poids lourds de plus de 3,5 t et dont la perception a été suspendue sine die à l'automne 2013 par le Premier ministre. Ce n'était pas pour dénoncer le choix très spécieux d'une perception par une société privée dans le cadre d'un PPP. Un rapport parlementaire doit intervenir à ce sujet dans les jours qui viennent. Avec l'Union Interfédérale des Transports CGT, nous sommes clairement pour que le transport routier de marchandises acquitte une écotaxe perçue par la puissance publique et dont le produit doit contribuer à financer les investissements d'infrastructures de transport alternatifs à la route (fluvial, ferroviaire...) et la mise en sécurité de certains itinéraires routiers.

Les besoins d'investissements s'avèrent élevés. D'ores et déjà, le manque à gagner des 900 M€ annuels attendus de l'écotaxe a conduit à l'annonce du retrait du cofinancement État au troisième plan d'investissements pour le développement des transports collectifs dans une série d'agglomérations urbaines. Le désengagement de l'État enlève ainsi beaucoup de crédibilité à l'intention de la transition écologique.

Cette cure d'austérité de l'investissement public s'accompagne de projets de privatisations de sections de routes nationales sous la bannière d'un « plan de relance autoroutier ». Actuellement soumis à l'accord de la Commission européenne, le projet consiste à confier aux sociétés privées d'autoroutes le financement d'investissements de modernisation et l'exploitation de morceaux de routes nationales, via la technique de l'adossement par la prolongation de quelques années des actuelles concessions autoroutières. Une pétition CGT en ligne est ouverte à la signature contre cette privatisation supplémentaire.

Les activités de contrôle et de sécurité du transport aérien menées par les services de la DGAC sont de nouveau dans le viseur de la Commission européenne qui entend imposer une privatisation d'une série de fonctions du contrôle aérien au nom de la concurrence, sous le nom de ciel unique 2+. Sous la pression des mobilisations nationales et européennes des salariés du secteur, le ministre français des Transports avec plusieurs de ses collègues européens ont fait part à la Commission de leur désaccord avec ce projet très idéologique. La question doit bien sûr être posée dans le cadre des élections européennes, de l'installation de la nouvelle Commission, sans oublier celle des autorités françaises.

Parmi les mesures contenues dans le projet de loi relatif à la Biodiversité, adopté par le dernier Conseil des ministres du Gouvernement Ayrault pour débat au Parlement fin juin, figure la création d'une Agence pour la Biodiversité pour janvier 2015 regroupant plusieurs établissements publics administratifs : outre les incohérences et les inconnues de l'organisation territoriale, sont en cause les moyens de cet établissement pour faire face à ses missions. Au lieu des 400 M€ nécessaires, le projet de budget annuel s'en tiendrait à 220 M€ financés pour l'essentiel par les redevances sur l'eau acquitté à plus de 80 % par les ménages et reversées par les 6 Agences de l'eau à l'ONEMA, intégré à l'Agence Biodiversité par le projet. Des financements publics insuffisants au regard des besoins et des enjeux, des financements injustes. Des exemples pour nourrir la réflexion.

Souhaitant nous retrouver ensemble dans les mobilisations unitaires, le 1^{er} mai, à la mi mai à l'appel de l'UGFF et des autres organisations syndicales de la Fonction Publique, et dès le 12 avril dans la manifestation contre l'austérité et pour une alternative au pacte de responsabilité.
Plein succès à vos travaux.

Francis Combrouze,
Membre du Secrétariat fédéral