



## Un CESER au cœur des luttes



Une réunion plénière du CESER se situant au beau milieu d'un mouvement revendicatif fort et grandissant, ce n'est ni courant ni anodin.

En Bretagne, après avoir passé plusieurs fois la barre des 200 000 manifestants, des taux de

grévistes dans le public et le privé rarement égalés, c'est bien une période inédite que nous vivons. Aussi la C.G.T. a pris l'initiative de proposer aux organisations syndicales signataires des expressions communes au niveau national de faire une déclaration ce 11 octobre.

### Sommaire : CESER DE BRETAGNE Séance plénière du 11 Octobre 2010

Edito .....	p.1-2
Schéma national des infrastructures de transport .....	p.2-3
TIPP .....	p.4-5
Pacte électrique breton .....	p.5-6
Energies marines .....	p.6-7
Programme régional Santé Environnement de Bretagne 2011-2015 .....	p.7-8

#### Déclaration des organisations CFDT, CFTC, CGT, FSU, Solidaires, UNSA

Les mobilisations et le soutien de la population ont contraint le gouvernement à annoncer quelques mesures ciblées et limitées. Dans le même temps, il accélère le processus par un vote anticipé des articles 5 et 6 de la loi portant sur les mesures d'âges.

Ces annonces ne sont pas de nature à modifier le caractère injuste et inefficace de la loi sur les retraites dénoncé par une large majorité des salariés et toutes les organisations syndicales.

Le gouvernement diffuse des contrevérités concernant la pénibilité du travail, le financement de nos retraites, la justice de la réforme, l'amélioration du sort des femmes ...

Après avoir refusé le dialogue avec les organisations syndicales, être passé en force à l'Assemblée Nationale, il contraint et précipite le débat au Sénat.

Il espère désamorcer le processus de mobilisation qui s'amplifie.

La détermination des organisations syndicales à agir contre cette réforme injuste reste intacte.

Les organisations syndicales réaffirment leur ferme attachement à la retraite à 60 ans et à la possibilité de partir à 65 ans avec une retraite à taux plein.

Elles exigent la tenue d'un véritable débat pour la prise en compte d'alternatives permettant de garantir l'avenir de notre système de retraite par répartition.

Une autre réforme juste et efficace est possible.

Le 12 octobre s'annonce comme une journée de grèves et manifestations de très grande ampleur comme en témoignent les multiples appels unitaires

dans les secteurs professionnels et les départements avec plus de 20 rassemblements prévus en Bretagne.

C'est pourquoi, les organisations syndicales CFDT, CFTC, CGT, FSU, Solidaires, UNSA vont mettre à profit les prochains jours pour élargir et amplifier la mobilisation de toutes et tous pour qu'elle soit déterminante.

Les organisations syndicales décident d'ores et déjà d'un nouveau rendez-vous de manifestations permettant la convergence des mobilisations interprofessionnelles et intergénérationnelles le samedi 16 octobre 2010.



Certes, c'est une déclaration « soft » mais il faut en retenir trois éléments :

- une démarche unitaire rassembleuse qui veut élargir et amplifier la mobilisation,
- Une démarche clairement affichée qui s'inscrit dans la durée pour gagner une autre réforme des retraites,
- Une démarche peu courante dans cette institution, avec une déclaration collective

des organisations de salariés.

Il faut remonter à mai 2009 sur la crise pour avoir une telle initiative et ce depuis des décennies.

Au regard de certaines têtes sur les bancs du collège 1 (collège des acteurs patronaux) on peut dire que certains (MEDEF plus particulièrement) ont peu apprécié l'intervention.

Suite page 2

A l'ordre du jour, la C.G.T. est intervenue sur l'énergie en Bretagne (voir interventions de Guy Jourden et Joëlle Robin) mais aussi sur les conséquences de la NOME où le pouvoir d'achat des salariés risque d'être fortement impacté par cette loi injuste. Injuste également l'augmentation de la TIPP régionale (voir l'intervention de Bénédicte Deschamps) pour financer des infrastructures de transports. Infrastructures de transports (intervention de Jean-Edmond Coatrieux) à l'horizon 2030 qui ignorent la Bretagne et le maillage nécessaire. Enfin, sur le programme environnement santé (intervention de Marie-France Thomas) où la C.G.T. a particulièrement mis l'accent sur la santé au travail.

Pour revenir à l'actualité sociale, la mobilisation prend des

formes diverses et variées (arrêts de travail, rassemblements, prises de parole, débats, actions médiatiques, adresses aux usagers...) les salariés doivent prolonger ce mouvement dans l'unité syndicale et la démocratie. A l'heure où sont écrites ces lignes, des initiatives nouvelles plus larges émergent, à l'instar de F.O. dans le Morbihan qui vient de rejoindre l'intersyndicale en appelant le 16 octobre.

**Restons mobilisés pour gagner.**

Rennes le 13 octobre

Patrice Boudet  
Responsable du Groupe C.G.T.  
Au CESER

#### Information complémentaire

**Le CESER est devenu le Conseil Economique Social et Environnemental Régional (CESER) issu d'une loi du 12 juillet 2010. C'est à partir du Grenelle de l'Environnement que l'entrée des environnementalistes dans les ex-CESER est officialisée. Pour la Bretagne, l'Assemblée devrait ainsi passer de 113 à 119 membres. Une plénière de mise en place est prévue le 8 novembre or le décret d'application n'est toujours pas paru. Comme quoi, si vous permettez de « faire un parallèle », on peut voter des lois et ne pas les mettre en application...**



### Intervention de Jean-Edmond COATRIEUX

La Cgt partage les observations et interrogations du CESER sur le projet de schéma national des infrastructures de transports.

Pour la Cgt 4 remarques générales s'imposent :

1. Dans la réalité, les financements sont purement virtuels. Cette question reste entière depuis l'opération « Grenelle ». Une politique d'affichage ne fait pas une

politique des transports. Les chiffres avancés ne sont que des évaluations de coûts, ils n'ont valeur ni d'engagement, ni de financement.

2. La priorité à la régénération et à la modernisation du réseau existant ne marque pas le projet proposé à hauteur des engagements pris. Il est même révélateur d'observer, concernant le transport des marchandises, l'impasse totale faite sur l'inscription du réseau ferroviaire au maillage structurant des territoires. Ce que le Gouvernement retient, dans ce domaine est, à la lettre, le projet fret d'avenir SNCF, limité aux autoroutes ferroviaires, au transit, délaissant le lotissement et l'aménagement du territoire. Cette impasse sur le réseau existant voudrait-il dire que l'Etat en laisse la charge de financement aux collectivités, dans la mesure où est affirmée la seule inscription de ce qui relèverait de l'Etat ?
3. La dimension sociale est loin d'être à la hauteur. Les défauts d'aménagement du territoire, enjeu dont l'Etat a la responsabilité, au regard de l'égalité de traitement, du droit à la mobilité, du désenclavement de territoires apparaissent criants;
4. Aucun élément démonstratif, dans cet avant-projet, ne permet de vérifier si les choix avancés, projet par projet, sont éligibles aux 5 critères de l'article 17 de la loi Grenelle 1 et à la grille d'indicateurs sociaux, écologiques et économiques, élaborée à la suite du Grenelle et adoptée en juin 2009. Tout, de ce point de vue, est affirmation gratuite, très axé sur la communication globale.

La CGT a toujours revendiqué un Schéma national multimodal d'infrastructures de transports cohérent avec les schémas régionaux de service de transports marchandises et voyageurs.

La négociation du Grenelle de l'Environnement et la loi qui s'en est suivie ont acté ce principe, cohérent avec l'orientation vers une politique multimodale intégrée des transports.

Il s'agit là d'un premier pas important, les infrastructures étant stratégiques pour rompre avec une logique de concurrence intermodale qui prévaut depuis des années.

**Vous en conviendrez comme moi, la porte d'entrée par laquelle on aborde un tel schéma conditionne les réponses que l'on va y apporter.**

Ainsi, il n'est pas possible d'affirmer que ce schéma pose les rails d'un report modal en faveur des modes de transports vertueux. Il ne formalise pas la mise en œuvre effective d'une politique multimodale, maîtrisée par la collectivité pour une finalité d'abaissement conséquent des émissions de gaz à effet de serre de notre société.

Le fait que les projets routiers, pour la plupart, soient exclus de ce schéma mais conduits séparément est révélateur. Dès lors, nous ne sommes plus, dans l'approche multimodale pourtant inscrite dans la loi d'Orientation des Transports Intérieurs (LOTI).

Dans ces conditions, il semble assez évident que tous les projets routiers vont se réaliser, ceux ferroviaires et fluviaux continueront à faire rêver.

L'élaboration de ce schéma est corsetée par une révision des politiques publiques (RGPP) qui consacre, avant tout, la contraction des investissements publics et celle de l'ingénierie publique en la matière.

Faute de s'appuyer sur les études prospectives existantes, ce schéma ne tient pas compte des évolutions envisagées en termes de développement des territoires et de relations entre ces territoires. Dans ces conditions, le risque est grand que ce nouveau schéma soit un accélérateur des déséquilibres que nous constatons déjà entre les différents territoires bretons et plus largement au niveau national.

La question des financements reste une inconnue majeure car si la participation de l'état à hauteur de 170 milliards d'euros sur 30 ans est annoncée aucun élément n'est donné sur le coût réel de ces investissements.

Dès lors, il est légitime de s'interroger qui va payer ? Les collectivités territoriales déjà ébranlées par les réformes en cours ? Va-t-on vers des partenariats publics privés avec toutes les conséquences que cela engendrera sur les coûts des transports, la cohérence nationale, les sta-



tuts des personnels et entreprises de transport ?

Ainsi nous le voyons bien, cet avant-projet doit sérieusement bouger en contenu, gagner en lisibilité et crédibilité. En conséquence, à ce stade, la CGT émet de sérieuses réserves. Elle agit dans le Conseil National de Développement Durable pour que le projet issu de l'étape actuelle prenne une autre tournure. Elle prendra ensuite toute sa place dans le débat public.

Pour la CGT, l'approche multimodale ne peut se réduire à de simples mots. Concrétiser, c'est mettre dans ce même schéma : route-rail-fleuve et aérien, exemptés du moindre dogme et soumis aux grilles d'indicateurs et critères adoptés en amont.

Le fait que les chantiers routiers ne soient que partiellement incorporés rend illisible et incohérent le schéma et relativise, sérieusement, l'argument des 90 % en faveur des modes alternatifs.



Enfin, l'élaboration de ce schéma, dans le processus démocratique conforme aux négociations du Grenelle de l'environnement, ne saurait être utilisée pour faire cautionner aux parties prenantes la généralisation des concessions d'infrastructures au secteur privé. Cela conduira d'ailleurs à l'éclatement des réseaux et tombera de fait en contradiction avec l'option fondamentale « multimodale intégrée » désormais clairement inscrite dans la loi. Il s'agit d'ailleurs là de choix de statut et économiques de mise en œuvre (PPP, DSP...) dont le gouvernement et le législateur doivent assumer la responsabilité. Pour notre part ils sont contestables, antinomiques avec les défis à relever et n'ont pas leur place dans le dessein du schéma.

Stratégiques, les infrastructures répondent de l'intérêt général. La CGT rappelle qu'elle revendique, depuis des années, une propriété publique multimodale unique garantissant une maîtrise de la finalité d'exploitation et d'utilisation. Elle doit être confiée, pour toutes les infrastructures à caractère national, à une direction au sein du Ministère de l'Ecologie, de l'Energie, du Développement Durable et de la Mer (MEEDDM).

**Pour finir la CGT votera l'avis proposé d'autant qu'il corrobore en grande partie les remarques citées précédemment. De plus, les observations sur la nécessité de désenclaver notre région sont plus que jamais d'actualité et urgentes.**



## **Intervention de Bénédicte DESCHAMPS**

Le Conseil Régional a décidé de reconduire la modulation des fractions régionales de TIPP votée en 2010 et d'utiliser de nouvelles marges de majoration des tarifs. Cette décision est censée rapporter 35 millions d'euros pour 2011.

La CGT s'est exprimée à plusieurs reprises sur cette taxe notamment en octobre 2007, lorsqu'elle s'est abstenue sur l'avis du CESR.

La perte d'autonomie financière des collectivités locales et leur budget contraint par une décentralisation financièrement mal compensée par l'Etat, impose à la Région d'utiliser la seule marge de manœuvre qui lui reste pour assurer le financement de la LGV et du projet BGV. Inutile de rappeler que la réforme de la taxe professionnelle a amputé les ressources budgétaires des collectivités territoriales et dissout la responsabilité territoriale des entreprises.

L'avis du CESR souligne l'injustice d'une charge davantage supportée par les ménages que par les entreprises qui en sont souvent exonérées.

Comment alors être favorable à une stratégie qui, d'une part, épargne les entreprises de transport françaises et étrangères qui empruntent quotidiennement le réseau routier (le nombre de poids lourds ne cesse d'augmenter) et, d'autre part, fait peser sur les citoyens et plus particulièrement les salariés les plus précaires le financement de la grande vitesse. On sait que la proportion de travailleurs pauvres est particulièrement forte en Bretagne, spécificité à relier au poids important d'emplois peu qualifiés et peu rémunérés, souvent précaires, dans l'agro-alimentaire, le bâtiment et les services à la personne. Ces salariés subissent déjà la mobilité géographique. Poussés hors des

zones urbaines par une forte pression foncière ils sont contraints de faire des kilomètres pour accéder à leur travail ; en moyenne un cadre parcourt 18 kilomètres et un ouvrier 40.

Or si la LGV est indispensable au développement de l'économie bretonne, à son activité touristique, le bénéfice n'est pas comparable pour ces ménages bretons davantage concernés par les TER.

A l'origine, la TIPP a été créée pour financer les modes alternatifs à la route, elle devait peser essentiellement sur le patronat routier. Cette taxe se révèle aujourd'hui particulièrement injuste.

Par ailleurs le scandale n'est pas tant la TIPP qui, en elle-même, pèse très peu sur un plein mais la TVA qui s'applique sur le prix du brut plus la TIPP et devient un impôt sur l'impôt. Lorsque les régions contraintes de trouver des ressources modulent à la hausse cela procure des rentrées de TVA à l'Etat bien plus conséquentes que celles que les régions se verront octroyées.

La CGT revendique la mise en place d'un système de stabilisation des prix pétroliers à la pompe. Cette revendication avait trouvé issue en 2000 avec le mécanisme de TIPP flottante mais a été supprimée en 2003.

L'avis du CESR souligne que le principe de financer le ferroviaire par une taxe routière est cohérent avec le Grenelle de l'environnement.

Cette mesure nous semble plutôt en contradiction avec l'agenda 21 régional car elle conduit de fait à développer le trafic routier pour accroître le niveau de consommation de carburant et donc les rentrées de TIPP.

De plus elle se situe dans une logique de court terme et révèle bien les antagonismes de la période.

Symptomatique d'une politique du 20ème siècle en principe révolue qui a consacré l'hégémonie de la voiture et trouvé sa logique économique dans le développement péri-urbain (infrastructures routières, zones commerciales et lotissements qui ont concouru à l'étalement urbain) la voiture génère de fait d'importantes ressources pour le budget de l'Etat. Or, à l'heure du développement durable, la politique fiscale doit encourager des pratiques plus vertueuses, instaurer un modèle de société qui ne consiste pas pour la majorité à prendre sa voiture tous les matins pour faire des kilomètres jusqu'à son travail.

Gageons que les entreprises, principales bénéficiaires des récentes réformes fiscales, fassent évoluer leurs pratiques en matière de transport (tic et développement logistique, fret ferroviaire, fluvial) et prennent toute leur part dans la mise en oeuvre du schéma régional multimodal des déplacements et des transports permettant entre autres à leurs salariés d'être moins dépendants de leur voiture.

**Pour toutes les raisons évoquées, la CGT n'est pas favorable à cette évolution de la TIPP et s'abstiendra sur l'avis du CESR.**

# Pacte électrique



## Intervention de Guy JOURDEN

**Le groupe CGT au CESER s'est, à plusieurs reprises, exprimé sur la nécessité d'un large débat public sur l'énergie en Bretagne, un Grenelle de l'énergie.**

La conférence bretonne de l'énergie créée en janvier 2010 par le Préfet de Région et le Président du Conseil Régional ne correspond pas à cette attente démocratique.

**La CGT a cependant participé aux 3 ateliers et fait des propositions en matière de maîtrise de la demande, de renforcement du développement des énergies renouvelables et de sécurisation de l'alimentation électrique de notre région.**

Sur la maîtrise de la demande en électricité qui repose en grande partie sur la rénovation thermique des logements nous sommes très inquiets car l'Etat se désengage de plus en plus des aides dans ce domaine. Et dans le logement social ce ne sont pas les 3 % volés dans les caisses des HLM qui vont financer les investissements pour la performance énergétique des logements sociaux.

Cette partie du pacte n'est déjà plus financée par l'un des signataires du Pacte et les restrictions budgétaires annoncées par les départements et régions vont rendre difficile leur action spécifique dans ce domaine.

S'agissant des énergies renouvelables le passage de 1800 Mw à 3600 MW de puissance installée en 2020 est ambitieux mais réalisable. Il repose toutefois en grande partie sur l'éolien terrestre et l'éolien marin offshore posé.

La CGT se prononce pour un "mix énergétique" adapté aux potentiels variés de notre Région : vents terrestres et

marins, ressources en vagues et courants, mais également la biomasse, la méthanisation, la micro-hydraulique (ex : barrage du Drennec 2009, 600 000 KWh/an) et bien entendu le solaire.

Sur la sécurisation du réseau de transport, nous prenons acte de la décision de création d'une ligne très haute tension de 225 kV entre Lorient et St Brieuc. Cette ligne avec possibilité d'inversion devrait permettre d'équilibrer l'alimentation au Nord et au Sud et elle pourra aussi capter la production électrique éolienne du Centre Bretagne.

Pour la CGT la question du stockage de l'électricité reste posée et la recherche doit être fortement encouragée dans ce domaine comme dans celui du réseau intelligent.

Nous tenons toutefois à rappeler qu'en 1979, EDF avait envisagé la création d'une station de transfert d'énergie par pompage sur le site de Guerlédan. Il s'agissait de créer un bassin supérieur de type "lac collinaire" sur une surface de 60 ha. La puissance installée aurait été de 700 MW.

Cette station de transfert devait permettre de réduire les importations d'énergie pendant les pics de consommation. Le turbinage de 682 MW se faisait en heures creuses pendant 4h.

EDF indiquait à l'époque que cette station pourrait servir à valoriser à terme les énergies de base de la région quand cette dernière serait mieux équipée.

Nous ne pouvons donc nous satisfaire de la réponse du représentant d'EDF à la dernière conférence bretonne de l'énergie.

Cette station de transfert pourrait fortement valoriser les énergies renouvelables terrestres et marines de notre région et fonctionner en production de base décalée.

Enfin la sécurisation du réseau passe, selon la région, par la construction d'une centrale au gaz à cycle combiné dans la région de Brest (le site de Lanvian à Guipavas a été évoqué mais pas ceux de Dirinon ou Brennilis)

Cette centrale de 450 MW, baptisée centrale d'appoint pourrait fonctionner pendant 5000 h /an à partir de 2015.

A cette date les turbines à combustion de Brennilis et Dirinon devraient s'arrêter, les groupes fioul de Cordemais suivront en 2020.

La CGT s'est prononcé pour une unité de production à l'ouest de la Bretagne et pour un "mix énergétique breton" favorisant les énergies renouvelables.

**Mais le débat démocratique sur l'énergie en Bretagne ne s'étant pas tenu, une fois de plus, les décisions, qui engagent sur des dizaines d'années, sont prises rapidement par un cercle restreint et sous la pression des opérateurs du secteur de l'électricité qui cherchent avant tout à développer leurs profits.**

La construction de cette centrale devrait se faire sur un appel d'offre de l'Etat.

La communication sur la mise en oeuvre du Pacte électrique breton ne fait à aucun moment allusion au contexte actuel du secteur c'est à dire à la loi sur la Nouvelle Organisation du Marché de l'Electricité ( Loi NOME) en discussion au Sénat.

La fin du tarif réglementé va fortement impacter dès 2015 les entreprises puis les particuliers. Face à une hausse générale de l'énergie en Europe et aux appétits des nouveaux opérateurs en France la péninsule bretonne risque de payer le prix fort.

**C'est pourquoi la CGT réaffirme son attachement aux tarifs réglementés et à la péréquation tarifaire. Elle appelle à la création d'un pôle public de l'énergie seul moyen de donner immédiatement aux citoyens les outils nécessaires pour une réelle maîtrise publique, gage d'une véritable appropriation sociale.**

**Depuis plusieurs années, la CGT s'exprime sur la nécessité de développer un "mix énergétique" en matière de production d'électricité en Bretagne.** Comme la biomasse, le solaire, la méthanisation, les énergies marines font partie des énergies les mieux adaptées à notre région, énergies qu'il nous faut développer pour garantir un développement industriel et résidentiel. Sans oublier la constitution possible d'une réserve de 750 MW sur le site de Guerlédan, étudiée par EDF en 1979, qui permettrait une utilisation optimale des énergies renouvelables intermittentes.

La CGT soutient pleinement la préconisation du Ceser visant à faire des énergies marines un nouveau pilier de l'économie bretonne. Nous constatons que les trois défis que la Bretagne doit relever sont en bonne voie : l'exploitation des énergies marines, la définition d'une stratégie de déploiement industriel et la création d'un groupement de recherche et d'expertise d'envergure internationale.

Le point sur le déploiement des énergies marines, qui nous est soumis par le Président de la Région, confirme l'implication de la Région dans trois axes :

- Via la conférence de la mer et du littoral, les premiers projets d'éolien posé dans la zone de Saint-Brieuc et sous réserve Saint-Malo vont faire partie d'un premier appel d'offres de 500 MW.
- La Région soutient la plate-forme technologique nationale sur les énergies marines pilotée par Ifremer Brest qui permettra le développement de la recherche, de sites d'essai et d'un centre de ressources et de formation. La Région devrait devenir un membre de premier plan de la structure France Energies Marines.
- La Région soutient aussi la construction de démonstrateur à l'échelle 1 d'hydroliennes ou d'éoliennes flottantes labellisées par le pôle Mer Bretagne comme le projet hydrolien EDF de Paimpol-Bréhat et l'organisation de sites d'essai.

**A plusieurs reprises, nous avons souligné l'importance des installations portuaires et des logistiques associées pour garantir l'implantation et le développement d'une véritable filière industrielle de construction et d'assemblage.**

La Région, les collectivités locales, dont le Conseil général du Finistère, la CCI, ont engagé pour 6,5 millions d'euros de travaux sur le polder de Brest. Cela va dans le bon sens. En revanche, si l'on veut vraiment inclure les énergies marines dans le " mix énergétique " breton et développer la filière de construction, les 500 MW du premier appel d'offres ne suffiront pas.

La zone envisagée dans le sud Bretagne inclut une zone militaire et doit par conséquent être réétudiée au cours d'un deuxième appel d'offres. C'est une priorité, la zone de 250 MW de Saint-Malo restant en réserve.



**Intervention de  
Joelle  
ROBIN**

En mars 2009, après un travail de deux ans, la section Mer du Ceser publiait un rapport sur les énergies marines intitulé " Les énergies marines en Bretagne, à nous de jouer ! Ce « nous » là interpellait tous les acteurs économiques, sociaux et environnementaux ainsi que les représentants de l'Etat en région et au-delà les instances européennes.

1000 MW d'éolien posé en Bretagne en 2020 pourraient contribuer à lancer une filière susceptible d'équiper d'autres parcs proches, en Normandie, sur l'arc Atlantique, voire au Royaume-Uni.

Ces premières installations permettraient à une filière énergies marines d'attendre les résultats d'une recherche qui doit s'amplifier, en particulier dans le domaine des éoliennes flottantes et des hydroliennes. A notre sens, les centres d'essais doivent être implantés au plus près des centres de construction et d'assemblage et de la plate-forme technologique France Energies Marines. La mer d'Iroise pourrait alors devenir un laboratoire pour l'éolien flottant avec des fonds de plus de 50 mètres et pour l'hydrolien avec le Fromveur (Ouessant).

Comme le souligne l'étude du Ceser, les énergies marines sont un nouvel entrant dans un paysage complexe. C'est pourquoi, pour la CGT, il semble impératif d'engager une réelle concertation avec tous les usagers de la mer et plus particulièrement les pêcheurs dès lors qu'une activité économique existante est remise en cause par ce projet d'implantation. Il faut avant tout assurer le maintien des activités existantes en cherchant des solutions pour maintenir, voire développer la ressource.

**De plus, la concertation devra être permanente si nous voulons aller vers une appropriation collective des énergies marines. La simple acceptation sociale fondée principalement sur des compensations financières nous paraît être une source de conflits latents et serait même contraire à la notion de développement durable.**

### **Vous pouvez accéder :**

- aux avis et vœux du C.E.S.R.
- mais aussi à toutes les interventions des membres C.G.T. du C.E.S.R.
- ainsi qu'à celles de tous les autres membres du C.E.S.R.

### **à partir du site du C.R.B.**

[www.cgt-bretagne.fr](http://www.cgt-bretagne.fr)

### **et/ou le lien C.E.S.R.**

<http://www.bretagne.fr> → La Région → Les avis du Conseil économique et social



### **Intervention de Marie-France THOMAS**

Le champ du PRSE, identique à celui du PNSE (*Programme National Santé Environnement*), comprend la détection, l'évaluation et la gestion des risques sanitaires liés aux agents chimiques, biologiques et physiques présents dans les différents milieux de vie, y compris le milieu de travail. Sont reprises les actions du PNSE qui peuvent être mises en œuvre au niveau régional ou départemental. Ces actions peuvent être complétées ou adaptées en fonction des spécificités locales.

Le PRSE fait référence à L'OMS qui a défini en 1947 la santé non pas comme une absence de maladie mais comme un état de bien-être physique, psychique et social.

Les conditions de logement, de transport, d'environnement sont donc essentielles. Dans toute société, la fonction travail est extrêmement structurante. Sont ainsi déterminants l'accès à l'emploi, les conditions de son exercice, les possibilités de récupération, la rémunération et la reconnaissance sociale dans l'entreprise. De même, il est important, à l'issue d'une carrière professionnelle de pouvoir profiter d'une retraite et prolonger, d'une manière différente, son activité post-travail.

**L'examen du PRSE se situe dans le contexte actuel de forte mobilisation unitaire contre la remise en cause de l'âge de départ à la retraite. Autant dire que les questions tou-**

## **chant à la pénibilité au travail, à l'égalité professionnelle femmes hommes, aux conditions de travail et de vie sont fortement posées pour les années à venir.**

La CGT porte ainsi une attention particulière sur l'aspect santé au travail et sur l'aménagement du territoire en matière d'accès aux soins.

Concernant la santé au travail, prévenir le risque dans l'entreprise est primordial. Au plus près du terrain, les salariés disposent d'outils institutionnels comme les DP, CHSCT, CE, outils qui n'existent pas dans les petites entreprises du fait du refus du MEDEF d'avancer dans ce dossier.

Chargés de la prévention médicale des risques professionnels et du rôle de veille, les médecins du travail apportent leur expertise et expérience de terrain et doivent jouer un rôle majeur dans les orientations et préconisations. Le système de santé au travail doit devenir un enjeu de la mise en œuvre d'une politique active de connaissance et reconnaissance des situations de travail et de leur transformation dans une dynamique de bien-être.

Le travail, la santé, la protection sociale et les liens qui



les unissent sont les lignes de force d'une action revendicative à l'origine de la sécurité sociale. Bâtir un nouveau système de santé au travail portée par une dimension nouvelle de la médecine du travail et la considérant comme le déterminant majeur d'une politique de santé publique aurait mérité une loi spécifique.

Comment ne pas s'inquiéter alors du choix que fait le gouvernement de traiter ce défi par voie d'amendement au projet de loi sur la retraite ! Cette loi transfère les missions des médecins du travail aux services de santé au travail, donc à des directeurs, nommés et choisis par les employeurs.

Toutes mesures qui sont directement la reprise des demandes patronales qui avaient conduit au blocage des discussions avec les confédérations syndicales en 2009. Par cette loi, c'est l'indépendance de la médecine du travail qui est remise en cause.

La CGT partage les interrogations et observations du CE-

SER portées dans son avis, notamment en ce qui concerne l'objectif 9 « réduire les inégalités santé environnement liées à la précarité et aux conditions de travail ».

Certaines pathologies, telles les troubles musculo-squelettiques sont ciblées ainsi que d'autres risques tels les allergies et le cancer. Il faudrait rajouter les problèmes de la souffrance au travail, les risques psychosociaux directement liés au management et à la non-reconnaissance de la place de l'homme au travail.

A juste titre, le PRSE relève le rôle majeur que devront jouer les CHSCT concernant l'enjeu que constitue la réduction des inégalités et le suivi médical des travailleurs précaires et des salariés de la sous-traitance. Il faudra s'intéresser à la population salariée féminine qui est particulièrement précarisée dans le monde du travail. Comme le souligne l'avis du CESER, il convient également de faire appel à l'expertise des médecins du travail. Les services de la CARSAT (caisse d'assurance retraite et de santé en territoire) ainsi que ceux de l'ARACT (Agence régionale pour l'amélioration des conditions de travail) constituent aussi des outils intéressants en la matière.

La CGT partage l'avis du CESER en ce qui concerne la mise en œuvre des moyens financiers nécessaires à la réalisation des actions déterminées et à l'utilité d'associer les partenaires sociaux à tous les niveaux.

Préserver la santé des salariés et de la population bretonne c'est aussi pouvoir disposer d'une offre de soins de service public de proximité et de sécurité.

Le découpage des territoires de santé en Bretagne s'inscrit dans une économie d'échelle et vise principalement à privatiser un système pénalisant les populations et les personnels concernés. La mise en place de l'ARS avec une Direction nommée par le gouvernement et une structuration très centralisée est symptomatique d'une orientation qui au total ne permet pas de répondre aux besoins de soin à travers les différents aspects qui, pour la CGT, sont garants d'une politique de soins de proximité et de qualité. Il y a donc bien réelle contradiction entre ce plan et la désertification des territoires en ce qui concerne le soin et la perte de la proximité. Les services publics ne sont plus égaux face à la prise en charge des patients et l'on assiste de plus en plus à la fermeture de plateaux techniques, de services d'urgence.

En conclusion, ce PRSE est plein d'un certain nombre de bonnes intentions mais pose la question des moyens qui seront mis en adéquation pour le mettre en œuvre. On ne peut pas parler de PRSE sans partir de besoins de santé en fonction des spécificités de chaque territoire.

**La CGT votera l'avis du CESER.**