



Sommaire:

SPECIAL CESR



Au cours de cette plénière du 16 juin 2008, quelques dossiers « lourds » ont été traités, tels que :

- Le bilan de la PAC (Politique Agricole Commune), bilan à mi-chemin, avant la révision de 2013,
- La Bretagne pour une politique maritime européenne,
- Et le nouveau plan ferroviaire breton pour ne citer qu'eux.

Auparavant, le dossier DM1 (Décision Modificative N°1 au budget 2008) nous éclaire également sur les conséquences liées à la décentralisation de 2004 (des charges sans les moyens qui vont avec), au désengagement de l'Etat (« les caisses sont vides ») et à la question de la fiscalité avec sa nécessaire réforme. La C.G.T. a des propositions (fiche N° 37 des repères revendicatifs).

S'agissant du **plan ferroviaire breton**, à l'instar du plan routier breton des années 70, c'est un plan d'actions ambitieux, à mettre en œuvre à l'horizon 2013-2020 et 2030. La Région entend répondre aux besoins émergents de déplacement au regard des tendances démographiques en évolution (plus de population bretonne -de 3,1 à 3,5 millions en 2030-, répartition inégale entre départements, augmentation des 60 ans et plus...). Présenté comme un outil de cohésion territoriale, le plan vise à favoriser la diffusion des effets « Grande vitesse » (2013-14) en ciblant tout particulièrement les secteurs situés à l'ouest d'une diagonale Guingamp-Vannes ainsi que le Centre Bretagne.

Si la C.G.T. ne peut que partager ces objectifs de développement, elle pointe les difficultés liées aux financements de ce plan. Le recours à des financements privés semblent être de plus en plus prégnant,

avec toutes les conséquences que cela suppose.

L'urgence d'un « pôle public financier » proposé par la C.G.T. prend ainsi toute sa pertinence (voir déclaration mais aussi celles de décembre 2006 et 2007).

La question du fret est également abordée sur les aspects d'intermodalité ports/fer, plate-forme multimodale à l'est de Rennes... des sujets de plus en plus importants dans la période où la question des transports est une question transverse dans nos réflexions C.G.T. L'U.I.T. (Union Interfédérale des Transports) ne manque pas d'interpeller toutes les organisations de la C.G.T. Un débat à la dernière conférence du C.R.B. y a également été consacré.

Aussi, le Comité Régional invite l'ensemble des organisations à participer à un grand débat organisé par le C.E.R. (Comité d'Entreprise Régional) des Cheminots ouvert à tous, le vendredi 26 septembre 2008, Maison du Champ de Mars, à Rennes de 8 H 30 à 13 H.

Cette initiative, qui se veut large, ouverte et représentative, souhaite dépasser la simple question du transport ferro-ferroviaire.

En effet, aborder cet enjeu de société sur les choix, les modes et les organisations du transport, qui ne peut rester aux « seules mains » des concernés, interpelle l'ensemble des acteurs dont les organisations de la C.G.T.

Réfléchir à ce sujet, c'est, par exemple, se poser la question des besoins de transport de marchandises en amont ou en aval de la production d'une entreprise, d'un secteur d'activité, c'est se poser la question aussi sur un territoire. Au final, le transport, enjeu de société, facteur de développement économique (emploi...) doit-il rester régulé par le marché sans que la C.G.T. n'intervienne ?

La prochaine session du C.E.S.R. aura lieu le 13 octobre 2008, avec, vraisemblablement à l'ordre du jour, l'examen du Schéma Régional Multimodal des Déplacements et des Transports (SRMDT), un élément supplémentaire pour que toute la C.G.T. prenne à bras le corps cette question.

Rennes le 18 juin 2008
Patrice BOUDET

Page 1
Edito

Pages 2-3
Projet de DM1 au budget 2008

Pages 3-4
La réforme de la politique agricole commune

Pages 4-5
La Bretagne pour une politique européenne maritime ambitieuse

Page 6
Dotation aux EPLE

Page 7
Formation continue : un outil performant au service de la promotion des personnes et de développement durable

Page 8
Plan ferroviaire breton

Site Internet :
www.cgt-bretagne.fr
mail :
cgt.bretagne@wanadoo.fr
Tél. 02 99 65 45 90
Fax : 02 99 65 24 98
Directeur de la publication :
Christian PELTAIS
I.S.S.N. : 1258-7745
C.P.P.A.P. : 0708 S 07992
Bimensuel - 0,15€

CE des cheminots Bretagne

Transport de marchandises en Bretagne

DEBAT PUBLIC à Rennes
Vendredi 26 septembre 2008
Maison du Champ de Mars de 8h30 à 13h

quelles réponses face aux nouveaux enjeux ?

D e manière incontournable, le transport de marchandises joue un rôle majeur dans l'attractivité économique du territoire breton. Coeur de la dynamique économique, celui-ci doit organiser pour faire face aux besoins des acteurs économiques et sociaux en cours et doit aussi avoir pour ambition de répondre à une organisation plus équilibrée. En effet, premier émetteur de gaz à effet de serre et deuxième consommateur de pétrole, le transport de marchandises doit considérer des défis de plus en plus pressants, tels que :
- la réduction des émissions fossiles et son impact économique lié à son renchérissement durable ;
- la préservation de l'environnement ;
- les besoins en emplois, tant sur les aspects quantitatifs que qualitatifs.

La situation géographique de notre région est singulière, entre d'un côté une route maritime desservant principalement les ports du Nord de l'Europe et de l'autre côté, un axe terrestre fluvial, accentuant la prépondérance du territoire breton, territoire qui du reste dispose d'atouts non négligeables au regard de ses infrastructures routières, ferroviaires, portuaires, aéroportuaires et logistiques. La Bretagne est confrontée à des choix décisifs en matière de transport et en leur type et modes concrets.

Du point de vue des élus du Comité d'Établissement des cheminots de Bretagne, les enjeux du transport de marchandises nécessitent une réflexion globale portant notamment sur le réajustement de la complémentarité des modes comme réponse à une offre durable de transport, permettant à notre région de se connecter à l'ensemble des flux de marchandises en constante évolution.

Dans ce contexte, quelles doivent être les réponses en termes d'infrastructures et d'organisations afin de construire une offre territoriale conséquente pour le transport de marchandises en Bretagne ?

A plusieurs reprises, le Comité d'Établissement des cheminots de Bretagne a été à l'initiative de débats autour du thème des transports. Il entend renouveler son action en organisant un large débat public réunissant toutes les parties prenantes à ces questions : élus politiques, chambres consulaires, usagers, salariés et leurs représentants, entreprises, associations...

En 2007, à l'heure où s'élabora le Schéma Régional d'Aménagement des Déplacements et des Transports (SRADT), le lauréat sous le Comité de l'Environnement, la région se voit transférer des compétences nouvelles, notre Comité d'Établissement juge utile d'apporter sa contribution.

Christian TAURAND
Secrétaire du Comité d'Établissement
Des Cheminots de Bretagne

**4 pages
élaboré par
le C.E. des
Cheminots,
accessible sur
le site du
C.R.B.
(www.cgt-
bretagne.fr)**

transférée pour la régularisation des reversements TIPP 2007. Même si la C.G.T. est toujours opposée à cette taxe régionale, le différend porte sur 40 % de l'exercice, soit 1,3 million d'euros.

Si on regarde la DGD (Dotation Globale de Décentralisation) à un taux fixé unilatéralement par l'Etat, c'est également un manque à gagner conséquent.

Cette situation n'est pas sans conséquences sur les dépenses dans certains programmes.

Autre exemple. Au programme 532, la C.G.T. partage le fait que le relèvement de la B.G.T.A. (Brigade de Gendarmerie des Transports Aériens) soit assuré dans les meilleures conditions et ce, rapidement. Cependant, il s'agit bien d'une dépense liée à la régionalisation des aéroports. C'est donc une charge qui revient à l'Etat.

Sans être exhaustif, on pourrait aussi citer la nécessité pour la Région d'engager 19 000 €, en lieu et place de l'Etat, pour démarrer la plate-forme SIGIS, appelée Géo-Bretagne.

Par ailleurs, dans une récente déclaration, le Ministre du budget n'hésite pas à accuser les collectivités territoriales d'être trop dépensières et d'aggraver ainsi le déficit public.

En cette période de réflexion budgétaire 2009, la C.G.T. est plus qu'inquiète sur les prochains transferts financiers de l'Etat aux Régions.

L'idée de réduire le fonds de compensation de la TVA, tout comme la dotation de compensation de la taxe professionnelle, ne sera pas sans conséquences sur les finances régionales.

C'est pourquoi la C.G.T. affirme que cette fiscalité nationale est socialement injuste et inadaptée aux besoins des collectivités territoriales.

Confrontée aux compétences transférées, aux efforts d'investissements découlant du C.P.E.R., des différents schémas et de mise en œuvre de ses politiques publiques régionales, la C.G.T. craint que la Région ne soit contrainte, ou tentée, de faire des choix contraires aux intérêts de la Bretagne et des Bretons.

Sans développer mais pour n'en citer que quelques uns, il pourrait s'agir :

- **D'augmenter la pression fiscale,**
- **D'accroître la maîtrise des dépenses de fonctionnement,**
- **D'avoir recours à de nouveaux emprunts,**
- **Ou encore, de faire appel à des partenariats public-privé comme mode de financement.**

On le voit bien, les causes profondes sont à rechercher en premier lieu dans la politique fiscale nationale qui consiste à diminuer l'impôt pour les plus favorisés et met à mal les services publics mais aussi les collectivités.



Projet de DM1 au budget 2008



**Intervention de
Patrice
Boudet**

Si l'impact de la DM1 sur le budget 2008 est relativement modeste, les compétences nouvelles de la Région, liées à la décentralisation, sont quasiment toutes impactées par un dénominateur commun : c'est le désengagement de l'Etat, en termes de crédits transférés. Pire, il s'agit, dans certains cas, de non-tenu d'engagements pourtant liés par contrat. **Cet état de fait traverse de plus en plus de dossiers.** Pour la DM1, c'est notamment vrai au sujet de la fiscalité

Ceci étant, ces observations ne dédouanent pas la responsabilité propre de la Région.

En effet, la C.G.T. tient à signifier son désaccord au programme 721 sur la modification proposée concernant la recapitalisation des fonds propres d'une association.

Un tel financement, par l'intermédiaire d'un prêt participatif, serait plus logique d'autant que la Région a la possibilité d'utiliser cette formule plus juste et transparente.



La réforme de la politique agricole commune



**Intervention de
Jean Edmond
COATRIEUX**

Notre organisation syndicale partage l'analyse et nombre de propositions du conseil régional sur la réforme de la politique agricole commune.

Alors que *Le bilan de santé de la PAC* prépare les esprits à un abandon programmé de toute politique alimentaire aux seules lois du marché, confirmant les orientations ultra-libérales de l'Union européenne engagée dans un processus de dérégulation généralisée qui s'inscrit dans le droit fil des injonctions de l'OMC, évacuant d'un même trait de plume, tant les enjeux alimentaires de l'agriculture, que les conditions sociales des salariés de ces professions.

Les propositions du Conseil régional permettent une bonne base de réflexion pour une alternative à la dérégulation

européenne.

La CGT considère que la priorité alimentaire doit être celle de l'agriculture. L'absence de référence appuyée à cette exigence première, dans le document présenté à Bruxelles le 20 novembre dernier, ne peut que nous inquiéter.

Dans un contexte européen d'élargissement récent, confronté à une grande diversité de situations agricoles et alimentaires marquées par de profondes inégalités, et dans un contexte mondial où la faim demeure un scandale majeur de ce début de XXIème siècle, l'occultation des enjeux d'accessibilité à la nourriture, de souveraineté alimentaire, porte la marque d'un cynisme mercantile, révélateur de la soumission des politiques de l'UE aux lois du marché.

La prétention simplificatrice des dispositifs et procédures, masque mal une approche comptable basée exclusivement sur une réduction des budgets de soutien et un démantèlement des mécanismes d'intervention et de régulation, conforme aux dictats de l'OMC.

Tirant un bilan positif de l'ancienne PAC, en dépit de conséquences sociales et environnementales, source de gros dégâts pour l'emploi et les équilibres des ressources naturelles, Mariann Fischer-Boel, commissaire européenne à la l'agriculture, affirme dans son rapport « Bilan de santé pour la PAC », ne pas remettre en cause *fondamentalement* les mécanismes qui en sont pourtant à l'origine (modalités de la répartition des aides...), se bornant à procéder « à des adaptations en fonction de l'évolution des marchés ».

Ainsi, sa proposition d'*augmentation des quotas laitiers* dans le but de préparer « un atterrissage en douceur » dans la perspective de leur suppression, illustre parfaitement cette double volonté : d'une part, amplifier des mouvements de concentration des structures de production, d'autre part, anticiper leur livraison au marché lorsque les tailles économiques pour des investisseurs capitalistes apparaîtront potentiellement profitables. La volonté affirmée d'« introduire une superficie minimale... à augmenter... » pour pouvoir prétendre au bénéfice des aides, sous prétexte ne pas porter préjudice « aux vrais agriculteurs » corrobore de manière éclatante cette orientation.

L'accent mis sur les politiques de développement rural et de protection de l'environnement traduit, hélas, d'autant plus un abandon des politiques agricoles et alimentaires que les objectifs assignés sont imprécis et peu convaincants. En indiquant vouloir utiliser « ... une partie des moyens dégagés au titre de la modulation ... vers le développement rural...pour autant que ces mesures remplissent les critères de la boîte verte », Mariann Fischer-Boel admet une préoccupation tactique, visant à imputer certaines aides au développement rural ou à l'environnement, parce que le marché et l'OMC ne veulent pas les voir apparaître ailleurs.

L'absence de bilan des conséquences de la PAC jusqu'ici, relativement à l'aggravation des déséquilibres territoriaux et environnementaux, sous l'effet des concentrations et spécialisations régionales, témoigne du faible niveau d'at-

tention porté à ces questions. Par exemple, l'imputation au cheptel bovin dans le processus du réchauffement climatique, même s'il a une petite part de responsabilité, mérite-t-il d'être mentionné, dans un document de 12 feuillets, consacré à la politique agricole de l'Union européenne, pour en réclamer sa diminution ?

Alors que les transports de marchandises par la route sont responsables, à un niveau éminemment supérieur, de l'émission de gaz à effet de serre...et que parmi ces marchandises, figurent des denrées alimentaires parfois transportées en raison des logiques de concentrations des productions et de spécialisations régionales. Cet aspect n'est pas mentionné, bien qu'il recèle à la fois des enjeux environnementaux et sociaux pour l'agriculture et l'alimentation.

La C.G.T., regrette l'absence de bilan des conséquences de la PAC, relative aux questions de l'emploi, de la précarité ou des réalités sociales.

Alors que les processus de concentration en agriculture ont entraîné des centaines de milliers de suppressions d'emplois, s'accompagnant d'un développement exponentiel de la précarité parmi les salariés agricoles, pas une ligne n'est consacrée à ces questions dans ce document remis par Mariann Fischer-Boel à la Commission.

La C.G.T., confrontée aux problèmes récurrents de santé et de conditions de travail des salariés de l'agriculture et de l'agroalimentaire exposés à des risques sanitaires jamais mentionnés dans ce document (pesticides...), à une pénibilité croissante, dans des contextes de précarité grandissante et de faibles rémunérations, entend redoubler de vigilance et de combativité à l'égard de ces questions.

Pour ces raisons là, et celles précédemment évoquées, la CGT ne peut que condamner les orientations souhaitées par la commission européenne. Elle ne manquera pas de s'y opposer, et de proposer des orientations résolument tournées vers l'ambition agricole de relever le défi alimentaire, de respecter le principe de souveraineté alimentaire, d'agir pour améliorer substantiellement les conditions sociales des salariés de nos professions.

L'essor de notre agriculture régionale est indissociable de son réseau de coopératives. Depuis maintenant plusieurs années, outre celles qui ont fait l'objet de fusion, acquisitions, reprises vers le secteur industriel traditionnel, des interrogations persistent sur la finalité des évolutions en cours. En effet nombre d'entre elles n'ont plus de coopératives que le nom. N'y a-t-il pas dans ces secteurs à réfléchir sur le rôle moteur, et la place qu'elles pourraient avoir pour la coordination d'un marché régional.



La Bretagne pour une Politique européenne maritime ambitieuse



**Intervention de
Marie France
THOMAS**

La CGT a pris connaissance du Livre Bleu qui fixe les grandes orientations d'une politique maritime européenne intégrée et du plan d'action qui l'accompagne.

Elle situe la communication du Conseil Régional comme un message adressé aux autorités françaises et européennes dans le cadre de la Présidence française de l'Europe au second semestre 2008 et souhaite y apporter ses réflexions et propositions.

Aujourd'hui, comme le rappelle la communication du Conseil Régional « la Bretagne pour une politique européenne ambitieuse », à peu près 100 000 emplois, dans notre région, dépendent directement de la mer.

De profondes mutations se sont produites ces dernières années. Elles ont touché fortement certains secteurs maritimes. Ainsi, notre flotte de pêche, même si elle demeure au premier rang en France, a perdu, ces 20 dernières années la moitié de ses navires et dans les dix dernières années la moitié de ses marins.

La situation actuelle est préoccupante car ce secteur prend de plein fouet l'augmentation, en grande partie spéculative, des carburants et ne maîtrise pas les prix de vente.

De plus la moyenne d'âge des navires est de 22 ans et la majorité des patrons pêcheurs ont entre 41 et 45 ans. 10% seulement ont moins de 30 ans.

La CGT approuve la volonté réaffirmée de la Région de défendre ce secteur d'activité et à mieux faire prendre en compte, la formation, la sécurité et les conditions de travail des pêcheurs, notamment par une aide au renouvellement de la flotte artisanale et la mise en place par l'Europe de critères de capacité différents pour mesurer l'effort de pêche. En effet la jauge et la puissance des navires conditionnent fortement les possibilités d'amélioration en sécurité et en confort.

L'action pour l'amélioration de la situation des pêcheurs en mer, définie dans l'article 4.8 du plan d'action de la commission européenne, se limite à annoncer des mesures en faveur de la sécurité et ne propose rien sur l'amélioration des conditions de travail.

Autre secteur affaibli, celui de la construction et de la réparation navale, secteur fort de l'emploi industriel de notre Région qui a perdu plus du tiers de ses effectifs en 10 ans.

Si la création d'une association Bretagne Pôle Naval en 2007 pour fédérer et structurer la filière navale bretonne va dans le bon sens, la CGT pense que de nombreuses pistes doivent, dès maintenant, être explorées, pour renforcer l'activité industrielle de ce secteur et permettre une réorientation de certains chantiers.

En effet, dans un avenir proche, outre la construction de navires de plaisance, plusieurs secteurs vont se développer comme celui du transport maritime sur de courtes distances ou celui des énergies marines qui nécessiteront des barges spécifiques notamment pour l'éolien offshore.

La construction prochaine d'éoliennes offshore plus adaptées au milieu marin n'est pas à exclure.

D'autre part, la CGT rappelle que l'action 4.6 du plan d'action issu du livre bleu concernant le démantèlement des navires prévoit « la promotion d'actions volontaires du secteur en faveur du démantèlement propre des navires » et « l'encouragement de la recherche sur le démantèlement des navires ».

Nous renouvelons notre proposition d'une expérimentation régionale sur la mise en place d'une filière de démantèlement des navires en fin de vie, à Brest et à Lorient.

Ces chantiers, en engageant une démarche de certification pour un démantèlement propre sur des navires en fin de vie, pourraient recevoir des aides techniques et financières européennes. L'investissement nécessaire est évalué à 20 millions d'euros et le nombre de salariés à une centaine pour 100 000 tonnes/an.

La CGT souhaite un approfondissement des réflexions régionales sur le traitement des navires de plaisance, de pêche et des petits navires et engins flottants peu mobiles. L'axe 4-3 du plan d'action européen prévoit de « promouvoir les carrières et l'emploi dans les secteurs maritimes », il résulte des interventions de notre Région

sur la dimension sociale d'une politique maritime européenne notamment lors de la journée de débat du 9 mars 2007.

La CGT constate que, mis à part la création d'un «certificat d'excellence maritime», l'enseignement, la formation continue, l'amélioration des carrières maritimes ou les possibilités de reconversion ne font l'objet d'aucune action concrète au niveau européen.

Quant au niveau national la seule réponse apportée aujourd'hui à la pénurie d'officiers et à la formation professionnelle continue c'est la fermeture envisagée des deux écoles de la Marine Marchande de l'Ouest, St Malo et Nantes !!

« Le développement maritime ne sera véritablement durable que s'il est socialement acceptable » peut-on lire dans le plan d'action européen. En effet les secteurs maritimes sont encore exclus de certains volets de la législation sociale européenne.

De plus, la convention sur le travail maritime adoptée en 2006 par l'OIT n'est toujours pas transposée dans un accord européen tout comme celle plus récente dans le secteur de la pêche.

La CGT, avec la Région Bretagne, appelle à la ratification rapide de ces conventions internationales ainsi que la mise en œuvre des normes de travail maritime à bord des navires qui jettent l'ancre dans des ports communautaires.

Aujourd'hui, près de 90% du commerce extérieur de l'Union et plus de 40% du commerce intercommunautaire s'effectuent par la voie maritime.

En ce qui concerne notre Région, la CGT estime que ce mode d'échange pourrait être plus important.

Le cabotage ("short sea shipping") devra faire partie de la stratégie portuaire de la Région Bretagne et du schéma multimodal des transports et des déplacements.

La CGT rappelle la nécessité d'une politique européenne, française et régionale forte du cabotage pour réussir à diminuer le transport routier.

Cela suppose, au niveau européen, une simplification de la législation en matière douanière, des aides réévaluées et au niveau français des conditions financières et fiscales particulières dans la phase de lancement de services nouveaux.

Au niveau régional, il faut aider au développement des infrastructures portuaires, à l'installation de plates-formes multimodales, à la recherche et à la construction de bateaux adaptés et économes.

La région Bretagne avec des aides communautaires et nationales pourrait être une région expérimentale dans le développement du cabotage.



Dotation aux EPLE



Intervention d'Olivier Le Pichon

Nous allons nous abstenir sur le vote concernant l'avis de la commission formation sur la dotation aux EPLE, pour plusieurs raisons.

L'une, fondamentale, consiste dans une alerte auprès du Conseil Régional. La réforme du Lycée vient d'être annoncée et elle contient des orientations fortes en terme d'autonomie budgétaire qui auront des conséquences dans les politiques d'attribution de moyens.

La CGT conteste fortement ce projet de réforme. Elle n'adhère pas aux points de convergence présentés la semaine dernière par le ministre de l'Education et n'y souscrit en aucune manière. La prudence consisterait à ne pas s'engager dans de nouveaux dispositifs qui viendront accentuer les effets de cette réforme.

Le Conseil Régional propose un nouveau mode d'attribution des dotations annuelles de fonctionnement qui seront soumises au vote de la commission permanente.

Ce nouveau mode d'attribution n'est pas qu'une question technique, le conseil régional utilise d'ailleurs le terme de « réforme » et une mise en œuvre progressive.

Il s'agit bien d'une orientation politique importante.

Nous pensons que cette orientation aurait du faire l'objet d'un débat bien plus large que le seul processus de consultation d'un groupe d'experts constitué sur des bases un peu floues.

Nous partageons avec le Conseil régional, l'idée que

la dotation aux établissements est globalement insuffisante et cela depuis plusieurs années. Le double effet de budgets qui ne répondent pas aux besoins des établissements et de la hausse des matières premières conduit à des difficultés dans les établissements.

Le point de départ de la réflexion se situe bien dans ce fait : le budget ne correspond pas aux besoins et la hausse des matières premières amène à compromettre davantage la part du budget attribué aux besoins pédagogiques au détriment de la part liée à la viabilisation.

La meilleure réponse est d'exiger l'augmentation des budgets de l'éducation.

La mise en place de la Loi organique des lois de Finances, initiée à partir de 2001 et sous le gouvernement Jospin a introduit le principe de fongibilité asymétrique des crédits et en conséquence des budgets qui rognent la part pédagogique au détriment de la viabilisation.

Face à cette situation il y a, selon nous, des pistes différentes possibles.

Le choix proposé par le Conseil régional consiste à gérer la pénurie des moyens budgétaires en instaurant la possibilité d'augmenter la part pédagogique par la mise en place d'un dispositif d'intéressement basé sur la maîtrise des consommations.

Si la recherche des économies d'énergie doit être une conviction permanente, elle ne peut pas être renvoyée à la seule initiative des établissements. Seuls ceux qui seront en capacité de réduire la facture d'énergie pourront éventuellement transférer vers la pédagogie des fonds dégagés.

D'évidence, et le Conseil Régional lui-même dans la réforme qu'il veut mettre en place le reconnaît, il s'agit d'une réponse insatisfaisante à une vraie question.

Le Conseil régional a d'ailleurs prévu un dispositif qui permettra aux petits établissements de compenser, pendant la période transitoire, les difficultés liées à la mise en place de la réforme régionale. Qu'en adviendra t'il au terme de la phase transitoire ?

Sans entrer dans des détails supplémentaires, nous pensons plus juste d'envisager une augmentation du complément de viabilisation pour les petits établissements et d'envisager de remonter le seuil de déclenchement de l'attribution de ce complément au dessus du seuil actuel de 250 élèves. Sur ce point, le Conseil Régional aurait pu fixer le seuil aux environs de 400.

La mesure que nous proposons à la réflexion permettrait à nos yeux d'être prudents dans un moment où les règles vont fortement évoluer probablement dans une accentuation de la concurrence entre les établissements. Si nous voulons préserver le réseau public, il est urgent de ne pas s'engager dans un dispositif qui ajoutera des contraintes, notamment aux petits établissements qui contribuent largement aux exigences du service public d'éducation dans la Région Bretagne



Formation continue : Un outil performant au service de la promotion des personnes et de développement durable



Intervention de
**Thierry
LENEVEU**

Le Conseil régional de Bretagne nous fait communication de la situation de la formation professionnelle dans la région. C'est effectivement un bilan, accompagné d'un historique, de ce qui est réalisé sur la région qui nous est présenté.

Depuis la loi de décentralisation de 2004, le Conseil régional de Bretagne porte la responsabilité de sa mise en oeuvre et de son financement.

Si l'exercice n'est pas sans intérêt, nous aurions aimé qu'il ne se limite pas seulement au constat, mais que le Conseil régional de Bretagne s'engage un peu plus sur l'avenir de la formation professionnelle dans la région, compte tenu de la période mouvementée que vit actuellement ce secteur, avec une situation et un statut qui se modifient régulièrement.

Si, pour une bonne partie du document, nous pouvons nous reconnaître dans le constat et les analyses, notamment sur le rôle fondamental de la formation professionnelle pour la promotion sociale des salariés et la qualifica-

tion comme frein à la précarité, il nous paraît important, dans le cadre de cette instance, de rappeler quelques fondamentaux qui forgent notre position.

Nous sommes très attachés au maintien d'un service public de formation professionnelle fort, capable d'accompagner les salariés dans leurs attentes, notamment dans une approche de promotion sociale, et d'accompagner les mutations économiques, sans pour autant se laisser mener par la simple corrélation de l'offre et la demande. En ce sens, on ne peut considérer la formation professionnelle des demandeurs d'emploi comme un produit ou service ordinaire laissé aux lois du marché et de la concurrence.

La formation doit être un droit accessible à toutes et à tous, attaché à la personne et garanti collectivement. Elle est au cœur de l'émancipation de notre société. Ce droit doit être organisé et financé par l'état.

Elle doit permettre à un salarié dont la formation initiale a été interrompue, de reprendre ses études, afin d'acquérir une qualification reconnue nationalement élément indispensable à la sécurisation des parcours professionnels. Elle doit permettre d'acquérir une qualification inscrite au répertoire national des certifications professionnelles et qui soit reconnue par les conventions collectives et inscrites dans les grilles de classification.

En ce qui concerne l'AFPA, dont la situation est à l'actualité, nous souhaitons rappeler notre soutien total à cet organisme, ainsi qu'à son personnel en lutte actuellement contre le démantèlement.

Nous avons bien pris note du refus, à ce jour par le préfet, de proroger malgré la demande expresse du Conseil régional de Bretagne, la convention tripartite de 2 années. La région affirme malgré cela qu'elle garantira à tous, la pérennité de l'action de l'AFPA en 2009 mais après...

Néanmoins, il nous semble que la position de la région est timide, sur l'avenir du financement de l'AFPA, au regard de la position d'autres régions qui, comme le Conseil régional de Bretagne, contestent la volonté du ministère de sa mise en concurrence et qui ont décidé cependant le maintien d'un financement global de subvention tout au moins pour 2009 et 2010.

Ce positionnement offensif, prend toute sa valeur, d'une part au regard du silence de l'Etat sur le devenir des bâtiments « AFPA », mais aussi des inquiétudes légitimes concernant la pérennité des moyens financiers alloués pour assumer sa mission et d'autre part dans l'attente d'une reconnaissance de l'Union Européenne dans les mois à venir, d'un service Social d'intérêt Général au domaine de la formation professionnelle des demandeurs d'emplois, dans la perspective de préserver la spécificité de l'AFPA tout en l'excluant du champ de la concurrence.



Plan ferroviaire Breton



Intervention de Bénédicte DESCHAMPS

La CGT est d'accord avec le plan ferroviaire breton et partage les objectifs de la Région.

La signature du protocole entre la Région et les collectivités locales marque une nouvelle avancée dans le financement du projet Bretagne Grande Vitesse et confirme également l'aspect fédérateur de cet ambitieux projet et permet d'en cerner les derniers enjeux. La CGT se félicite de ces avancées.

Néanmoins les dernières zones d'ombre du plan de financement nous inquiètent.

En effet, il semblerait qu'avec la raréfaction de l'argent public la Région ne voit pas d'un mauvais œil le recours à un contrat de partenariat public/privé.

La CGT ne soutiendra pas un choix qui hypothèquerait l'avenir. RFF doit rester le seul maître d'ouvrage.

Les partenariats publics/ privés (Eurotunnel, Orlyval,...) sont un échec financier et ont montré leur incompatibilité à répondre aux besoins dans une égalité de traitement et de droit d'accès.

Ils focalisent les investissements sur les axes les plus rentables en opposition à l'aménagement du territoire. Ils consacrent le désengagement de l'Etat, l'abandon de l'égalité de traitement des citoyens et des fondements d'une société solidaire.

A plusieurs reprises la CGT a fait des propositions innovantes aptes à mobiliser des financements publics. Sans les développer il s'agit de la création d'un pôle public financier alimenté sur les mêmes bases que le financement du logement social et de nouvelles mesures fiscales mettant à contribution les principaux bénéficiaires du transport, le secteur bancaire et les marchés financiers.

Ces propositions, si elles étaient mises en œuvre, éluderaient les problèmes rencontrés dans ce dossier.

Ces mesures éviteraient de prendre des dispositions contraires à l'intérêt des usagers comme le recours à une adaptation tarifaire qui augmenterait le prix du transport.

Le droit au transport pour tous dans une égalité de traitement est inscrit dans la loi (LOTI) mais loin d'être concrétisé dans les faits.

Les transports, l'aménagement du territoire figurent dans les domaines qui participent de la reconnaissance des droits humains et sociaux fondamentaux. Ils doivent donc répondre de l'intérêt général sous maîtrise publique et éligibles pour les financements, particulièrement de leurs infrastructures, aux prérogatives dévolues à un Pôle Financier Public.

Pour conclure, si la CGT soutient la Région dans la mise en œuvre du plan ferroviaire breton, elle l'encourage toutefois à faire le choix d'une maîtrise publique des financements qui préserve l'égalité de traitement et l'accès de tous les citoyens.

A partir du site du C.R.B. :
www.cgt-bretagne.fr
et/ou le lien C.E.S.R.

<http://www.region-bretagne.fr/CRB> → le Conseil économique et social régional → L'actualité du CESR → Les avis du C.E.S.R., 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.

Nous réitérons notre ERRATUM concernant la « coquille » imprimée dans le Rapid'Info Spécial C.E.S.R. N° 340.

En effet, sur la **page une, 3^e paragraphe, deuxième ligne**, il fallait évidemment lire :

« Malgré les 3 **milliards** d'euros prévus pour les travaux, le dossier breton reste encore le moins coûteux » (et non 3 millions !).