



La CGT engagée pour une autre Politique des transports

La CGT agit dans tous les domaines afin de répondre aux besoins économiques et sociaux dans le cadre d'un développement humain durable.

La pression libérale exercée par nos gouvernants nationaux et européens, sous la pression du grand patronat, se traduit par des délocalisations, des externalisations d'activités, avec pour conséquence des destructions d'emplois, la pression sur les salaires et une dégradation des conditions de vie et de travail des salariés du secteur. Le secteur des transports, comme tant d'autres, est soumis lui aussi aux politiques de dérégulation. Dans la période, l'exemple du recours à de la main d'oeuvre exploitée et sous-payée, venue de pays de l'Est, devient monnaie courante, singulièrement dans le transport routier de marchandises, et illustre le cynisme du patronat.

La Région Bretagne subit de plein fouet les conséquences de ces choix avec une activité industrielle en crise, particulièrement dans les secteurs piliers de son industrie, l'agroalimentaire, l'automobile, les télécommunications.

Le secteur des transports en Bretagne est loin d'être marginal. Tous modes et activités confondus, ce sont un peu plus de 40 000 salariés dont 50 % qui exercent une activité dans des entreprises de transport routier. Il n'est donc pas étonnant de constater que la part modale du Fret ferroviaire est totalement marginalisée, représentant moins de 1,5 % de volume Fret transporté tous modes confondus.

Le Fret ferroviaire : Parfaite illustration du dogmatisme idéologique ambiant

Depuis l'ouverture à la concurrence en 2006, la SNCF n'a fait que perdre les trafics les plus rentables sous l'effet du dumping tarifaire exercé par les autres opérateurs. Quelques années après, force est de constater l'échec de cette orientation.

Cette politique de casse, combattue par la CGT, a eu pour effet de détruire de l'emploi (près de 10 000 au niveau national) et maintenir au plus haut la part modale du transport routier de marchandises. Sur notre Région, les effectifs au Fret sont passés de 200 agents en 2006 à moins de 50 en 2014. Une véritable saignée dans les effectifs mais aussi dans les moyens de production. Cela est un acte délibéré de la direction de l'entreprise publique SNCF pour faciliter la montée en puissance des autres opérateurs.

Alors que de nombreux chargeurs, sur la Bretagne notamment, sont dans l'attente d'une politique ferroviaire efficace et efficiente, la SNCF, comme les autres opérateurs, limite son offre aux trafics les plus rentables, ce qui a conduit à l'abandon du trafic dit de wagons isolés qui représente 43 % du C.A de Fret SNCF. Pour la C.G.T, l'Etat n'assume pas ses responsabilités. On ne peut pas d'un côté, fixer des objectifs de réductions de gaz à effet de serre et, de l'autre, favoriser une politique des transports assise sur la dérégulation, le dumping social, fiscal et tarifaire, soumise aux aléas du marché.

Conscient de l'hégémonie routière en Bretagne, le Conseil Régional a lancé l'élaboration du Plan Régional d'Actions Logistiques, co-construit avec les décideurs économiques et institutionnels, et auquel ont participé les organisations de salariés. La CGT a porté nombre de réflexions sur le transport de marchandises. Pour la C.G.T., ce Plan

Régional a été une nouvelle occasion de s'exprimer sur une conception du transport du Fret se situant résolument dans un environnement de coopération entre les modes de transports au service de l'intérêt général.

Problèmes posés par la CGT dans le cadre de l'élaboration du Plan Régional d'Actions Logistiques (PRAL)

- La problématique de la sous-tarifification actuelle du transport de marchandises et notamment routier, sur fond de dumping social,
- Les coûts des péages ferroviaires,
- Les investissements nécessaires dans les installations Fret,
- La problématique du nœud ferroviaire de Rennes,
- La question de la mutualisation des moyens tant à la SNCF, entreprise intégrée, qu'avec les autres opérateurs,
- L'emploi et la formation aux nouveaux métiers de la logistique.

Avenant 2013-2017 à la convention TER Bretagne : Le Service Public gagnant !

Portée par la CGT depuis la première convention en 2002, la régionalisation du transport de voyageurs a démontré toute son efficacité. Peu de secteurs économiques ont connu une telle croissance avec un quasi doublement des trafics, des recettes et une qualité de service exemplaire servie par les cheminots. La démonstration est faite qu'en période de crise, le service public possède des capacités d'adaptation et est en mesure de répondre à des besoins, voire même à les susciter. Pour la CGT, la réponse aux besoins de transport, le développement ferroviaire inéluctable

sur notre région avec la mise en service de la future LGVBPL, ne peut pas relever que des seules collectivités territoriales et de la SNCF. En effet, l'Etat doit prendre en compte cette évolution de la demande. L'Etat doit assumer pleinement ses responsabilités pour maintenir, entre autre, une cohérence des territoires au niveau interrégional, national, et européen. En tout état de cause, cet avenant démontre que dans une période, où les velléités se font fortes concernant l'ouverture à la concurrence, le Conseil Régional renouvelle sa confiance à une entreprise publique de service public avec des personnels à statut. Cette démarche constitue un signe fort et encourageant pour l'avenir de nos territoires.

Infrastructures de transport : l'inéluctable maîtrise publique !

La CGT porte la conception d'une maîtrise publique des infrastructures de transports tant routières que ferroviaires. La privatisation totale ou partielle des réseaux routiers ou ferroviaires s'est traduite par une hausse des tarifs pour les usagers, des destructions d'emplois, une accidentologie en hausse... L'essentiel des travaux de modernisation du réseau ferroviaire ne s'est enclenché que sous l'impulsion de la Région Bretagne. RFF ne s'engage que si la rentabilité de la ligne est avérée... Dans ce contexte, l'avenir des lignes, dites en antennes, pourrait être menacé. Cela concerne notamment les lignes Carhaix-Paimpol, Rennes-Châteaubriant, Dol-Lamballe. Ces lignes contribuent à un aménagement équilibré du territoire breton.

La CGT est opposée au Partenariat Public Privé (PPP) car synonyme de gabegie budgétaire et de juteuse affaire pour les grands groupes de BTP. L'exemple est donné avec la LGV SEA Tours Bordeaux dont la concession est attribuée à Vinci pour

50 ans alors que ce groupe n'amène que 16 % du financement de cette infrastructure.... La CGT affirme que des ressources sont mobilisables notamment par le biais des institutions financières publiques (Caisses des dépôts, La Poste, BPI...) au sein d'un pôle public financier qui reste à créer. Cela est d'autant plus justifié que les conditions de développement des territoires relèvent de l'intérêt général et singulièrement en Bretagne, région déconnectée des grands flux nationaux et européens.

L'approche CGT s'articule autour de 4 niveaux de réflexions :

- Une politique publique intégrée des transports et de gestion des infrastructures
- Une maîtrise publique totale des infrastructures de transport pour garantir leur finalité pour un aménagement équilibré des territoires
- Des financements garantissant une maîtrise publique des investissements dans les infrastructures (ne pas socialiser les pertes et privatiser les bénéfices)
- Une ressource de financement des infrastructures reposant sur une fiscalité juste.

C'est cette conception que porte la CGT en Bretagne pour un développement équilibré et harmonieux de tout le territoire.

Si dans sa forme, l'écotaxe Poids lourds est injuste, principalement par les coûts du PPP (environ 25% des ressources pour les frais de gestion), la CGT est favorable à une taxation du coût réel pour la collectivité du transport routier, afin de favoriser les transports alternatifs, par rail, fluvial ou le cabotage maritime.

Tarifification Domicile-travail : un droit qui s'applique à tous les salariés !

De plus en plus de salariés, utilisent

les transports en commun pour se rendre sur leurs lieux de travail.

Depuis 2009, le remboursement de 50 % des titres de transports collectifs est un droit et un dû ! Dans le contexte socio-économique actuel la CGT est déterminée à faire valoir ce droit pour tous les salariés. Pour la C.G.T, l'accessibilité aux transports collectifs reste un sujet majeur qui doit être appréhendé dans une conception publique de service public. Cela pose la question du coût pour l'utilisateur, tant pour le travail que pour la vie quotidienne. Le passage de la TVA de 7 % à 10 % dans les transports ne fait qu'accroître la discrimination d'accès aux transports collectifs. Cela est d'autant plus injuste que cette mesure participe au financement du crédit d'impôt compétitivité-emploi qui va bénéficier à des entreprises profitant déjà largement de mesures d'exonérations concernant les cotisations sociales et dans lesquelles règnent bien souvent des politiques d'austérités salariales !

La CGT propose une TVA réduite dans les transports publics à 5 %.

Pour imposer une politique des transports qui réponde aux attentes des salariés, des retraités, et privés d'emplois, la CGT appelle les salariés à s'approprier l'ensemble de ces sujets déterminants pour leur avenir.

Plus largement, les salariés doivent s'emparer de ces questions pour développer des exigences en réponse aux préoccupations sociales et environnementales. Tous projets de développement des transports doit répondre prioritairement aux besoins d'aménagement du territoire tant les infrastructures, notamment ferroviaires de transport de marchandises et de voyageurs sont structurantes et relèvent de l'intérêt général. Pour la CGT, cela passe par la maîtrise publique des infrastructures et de l'organisation du système de transport socialement juste, écologiquement et économiquement responsable et efficace.