



Sommaire

SPECIAL CESER

Séance plénière du 30 mars 2015

Edito

P. Boudet.....p.1

Séance plénière du 30 mars 2015

Les déchets en Bretagne : vers un cercle vertueux !

F. Le Loarer.....p.2

Projet de Contrat de plan Etat-Région 2015/2020

S. Creach.....p.2/3

Protocole d'accord pour le projet audiovisuel breton

M.F Thomas.....p.4

Protocole d'intention entre la Région et la Sncf

J.L Peltier.....p.4/5

Schéma public régional de l'orientation en Bretagne

T. Leneveu.....p.5/6

Journée d'action nationale du 9 avril 2015.....p.6

Ceser du 2 février 2015

Vœu du bureau du 2/2/15 et Commentairesp7/8



EDITO de Patrice BOUDET Responsable du Groupe C.G.T. du CESER

Quelques dossiers d'importance pour cette première session de CESER en 2015, avec cette particularité de se situer au lendemain des élections départementales et à la veille des régionales de décembre prochain.

Le CPER 2015/2020 (Contrat de plan Etat/Région) présenté, attend déjà une révision à l'automne 2016 dès lors que les compétences des collectivités territoriales seront clairement définies par les lois de l'acte III de la décentralisation.

Après une année blanche en 2014 (pas de CPER), un nouveau retard dans la mise en œuvre de cette contractualisation est-il à craindre ?

C'est sans doute imaginable quand on y met tous les ingrédients actuels des politiques publiques :

- réduction des dépenses publiques et des investissements,
- baisse des dotations aux collectivités et repli sur leurs compétences obligatoires.

C'est d'autant plus inquiétant que le CPER d'un montant de 1,6 Mds d'€ est fondé avec des participations de près de 500 millions d'€ des dites collectivités....

Mais comme le dit le Président du Conseil Régional, « si les financements (cf 500m€) ne sont pas au rendez vous, les opérations ne se feront pas ».

C'est pourquoi, le CESER a émis des réserves sur les incertitudes de réalisation de ce contrat tout comme sur le manque d'ambition pour amorcer les transitions sociales, environnementales et économiques attendues pour l'avenir. Ce que la CGT a partagé dans sa déclaration.

Un dossier portant sur le ferroviaire avec une nouvelle organisation des dessertes en 2017 a montré, une nouvelle fois, un désengagement de l'Etat au-delà de Rennes. C'est aussi vrai sur les infrastructures et l'avenir des lignes secondaires comme Quimper/Landerneau où les engagements de travaux sont sans cesse remis en cause. Une pétition est d'ailleurs en circulation à l'initiative de la CGT

Combattue en 1995 avec succès et donc abandonnée, cette stratégie revient en force où la sacro-sainte rentabilité financière reprend le pas sur un service public au service du public garant de l'égalité de traitement en quelque point du territoire. C'est inacceptable et la CGT en dénonce les fondements dans son intervention.

Les autres dossiers, une étude sur les déchets, le projet de pacte audiovisuel breton ou encore le SPRO (service public régional de l'orientation) ont aussi fait l'objet d'interventions et de propositions de la CGT.

En conclusion, au risque d'un raccourci opposable, on ne pourra plus nier que la rigueur se transforme de plus en plus en austérité dans les politiques publiques avec une solidarité nationale qui se contracte de plus en plus pour les salariés, les privés d'emploi et les retraités. Une situation qui va s'amplifier sans d'importantes mobilisations.

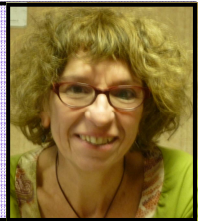
Avec les nombreux conflits sociaux de ce début d'année, les annonces de fermetures d'entreprises totales ou partielles et leurs licenciements, la journée du 9 avril doit constituer une étape forte de mobilisation des salarié-e-s dans chaque entreprise et établissement public.

Se faire entendre sur les lieux de travail et dans la rue pour construire collectivement un autre avenir social et économique. C'est tout le sens de cette action qui en appellera d'autres.

Rennes, le 2 avril 2015

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 : Thierry GOURLAY
I.S.S.N. : 1258-7745
C.P.P.A.P. : 0713 S 07992
Bimensuel - 0,15€

Les déchets en Bretagne : vers un cercle vertueux Intervention de Françoise Le Loarer



A diverses occasions, la CGT a pris toute sa place dans les débats portant sur des enjeux de préservation de l'environnement et, in fine, de santé publique. En ces temps de crise, ces enjeux sont bien souvent renvoyés à des jours meilleurs sous l'influence notamment de lobbys divers. Lobbys qui, malgré les multiples soutiens publics dont ils disposent, prônent des simplifications en tout genre dont la visée environnementale n'est pas forcément des plus évidentes...

C'est dans ce contexte que nous est présentée cette auto saisine portant sur la question de la **prévention, du réemploi et de la gestion des déchets produits en Bretagne**. Déchets dont le volume ne cesse de croître d'année en année. La richesse et la rigueur de cette étude sont à saluer. Elle a le mérite de réinterroger nos modes de **production** et de **consommation** dont les conséquences sont malheureusement loin d'être neutre pour l'environnement. Cette étude démontre que nombre de déchets sont valorisables et peuvent donner lieu à de réelles innovations tant sociales que technologiques.

En outre, cette étude démontre que la **filière de la gestion des déchets** constitue un tremplin d'inser-

tion incontournable avec des acteurs de l'ESS qui ont bien souvent été précurseur en matière de collecte de tri et de valorisation. Pour la CGT, la question de la qualité de l'emploi et la qualification des salariés de cette filière en devenir, afin de professionnaliser l'ensemble de ces activités, est certainement à approfondir. Là comme ailleurs, il faut sortir du dogme du « coût du travail » et de la compétitivité réservés aux emplois de seconde zone.



Cette étude pose les fondements même de l'économie circulaire qui est un réel atout pour nos territoires avec notamment des emplois non-délocalisables. Pour la CGT, au travers de ce concept économique, il s'agit de permettre un accès plus autonome et moins coûteux aux matières premières, moins dépendant des lois du marché, plus respectueux aussi des ressources planétaires, de leurs limites et des conditions de leur extraction.

Cela suppose aussi une réelle prise de conscience politique autour de la création d'une ou de plusieurs

filières de déconstruction, notamment navale pour laquelle la CGT reste force de propositions. Ambitionner un véritable recyclage des matières premières sur le territoire implique un appareil industriel capable d'intégrer ces enjeux et d'y répondre. Il induit aussi des actions concrètes autour de la transformation, le développement de l'éco-conception sur la totalité du cycle de vie des produits, des investissements dans la recherche, la territorialisation et la complémentarité des activités. Ce que ne manque pas de souligner cette étude.

Au regard des volumes de déchets non recyclables exportés vers d'autres régions, **des transports adaptés et non polluants sont nécessaires**. Ce sujet doit, selon la CGT, faire l'objet d'un approfondissement.

Enfin, la nécessité de réduire la production des déchets ne peut conduire à la culpabilisation. L'éducation doit être privilégiée. La CGT restera vigilante sur la redevance incitative qui peut se traduire par une augmentation de la pression fiscale et un renforcement des inégalités sociales et territoriales. Une réforme fiscale globale demeure pour nous une nécessité.

Projet de Contrat de plan Etat-Région 2015/2020 Intervention de Stéphane CREACH



Le CESER est consulté sur le projet de Contrat de plan État/Région pour la période 2015/2020 faisant suite au précédent Contrat, de projets celui-là, avec la particularité d'une année blan-

che dans la dernière année d'exécution, ce qui est tout sauf banal.

En changeant de nom, passant de Contrat de projets à Contrat de plan,

le gouvernement, les collectivités seraient-ils sur l'idée d'un changement de politique favorisant la dynamique sociale, industrielle, la réponse aux besoins des populations en terme de

services publics et la nécessaire cohésion des territoires, solidaires entre eux?

On passerait, à lire la Région, d'une "simple" logique de projets à une valeur ajoutée de "Plans" pour mieux porter les enjeux d'équilibres territoriaux.

Étaient-ils dès lors menacés, ces équilibres territoriaux, avec la logique de la métropolisation, par exemple, faisant d'elles des « mastodontes » captant une majeure partie des ressources et des attentions des politiques publiques et des réponses financières correspondantes?

Les institutions ont aujourd'hui la fâcheuse tendance, c'est même le cas de l'Armée, à se rapprocher des logiques financières d'entreprise dans une gestion comptable des réels intérêts républicains "du vivre ensemble".

A plusieurs reprises, la CGT a mis en évidence la pression qui est exercée sur les finances publiques recherchant l'efficacité en reléguant à la seconde place l'efficacité.

Force est de constater que la logique de contraintes demeure dans l'essence même de ce Plan, que la révision en 2016 laisse déjà percevoir des arbitrages d'austérité succédant les uns aux autres comme autant de camisolles de force pour les salariés, les privés d'emplois, les retraités, les jeunes et plus largement les citoyens.

Les engagements des "financeurs" seraient d'une portée significative, à lire le bordereau, ce que nous ne partageons pas forcément.

En parallèle de la logique de tenter l'équilibre des territoires en compensation de la montée en puissance des points cardinaux Est/Ouest, se dessinent certains renforcements de bassins économiques sur une logique de recomposition bretonne, comme dans le secteur de la construction navale, avec l'axe Lorient/Concarneau, par exemple.

Cette triangulation aurait même tendance à changer de forme géométrique pour passer à un quadrilatère en tirant une pointe jusqu'à Nantes/Saint-Nazaire.

C'est dire que certains territoires de Centre Bretagne, mais aussi la quasi globalité des Côtes d'Armor, peuvent légitimement s'interroger dans la logique d'aménagement du territoire que permet notamment le maillage des

services publics malheureusement menacés dans leurs fonctions et missions.

Ce contrat de plan s'articule autour de 4 thématiques principales :

- Les mobilités routières et ferroviaires,



- L'enseignement supérieur, la recherche et l'innovation,



- La transition écologique et énergétique,



- Le volet territorial incluant des actions relatives aux usages du numérique et à l'emploi.



Concernant l'emploi, cet enjeu est normalement transversal et il ne s'agit là que d'un complément à la politique de l'emploi en Bretagne. Cela peut laisser dubitatif quand on mesure que le maintien dans l'emploi, la création d'emplois durables ne sont pas la nécessaire priorité des administrations et des entreprises et que parallèlement les disparitions d'emplois, la précarité,

dont le détachement de salariés, sont des pratiques très largement courantes.

L'insécurité sociale du monde du travail est le lot quotidien de millions de gens et cela conduit très largement aux signaux préoccupants que nous connaissons dans la vie publique et politique française.

Concernant la thématique du numérique, qui se croise avec celle de l'emploi, nous voulons attirer l'attention sur les objectifs d'amélioration de l'accès aux services au public.

L'ordinateur ne fera pas tout et la déshumanisation par la « e-administration » porte en elle des limites non compatibles avec des rapports humains déjà trop souvent distendus.

Il s'avère de plus que les publics visés par cette logique informatique, définie comme règle, sont souvent les plus précaires et les plus éloignés des systèmes à connaître.

Si le futur peut se concevoir en innovant, le présent ne peut s'accepter en laissant pour compte cette partie de la population.

Dans son avis, le CESER souligne des enjeux complémentaires comme celui de l'intégration de la santé dans l'ensemble des politiques publiques en région.

Mais parmi ces enjeux, le CESER note aussi, pour s'en inquiéter, que la politique maritime ne soit pas fléchée comme telle dans ce Contrat de Plan.

Contrairement au titre 3 du Pacte d'Avenir pour "conforter la Bretagne comme grande région maritime européenne", ce Contrat semble ignorer que 2015 est l'année de la nouvelle stratégie maritime nationale et par conséquent régionale.

La CGT, elle, ne l'ignore pas, elle prend d'ailleurs nombre d'initiatives en ce domaine comme celle qu'elle mènera sur Brest le 25 juin.

Pour finir, nous notons que pour tenter d'avancer dans une logique de promotion des outils au service de l'emploi et de sa sécurisation, les tentatives de dialogue social territorial pourraient être rapidement renforcées pour répondre à l'objectif stratégique sur la sécurisation des parcours professionnels.

Compte-tenu de ces observations et exigences, la CGT votera l'avis.

Protocole d'accord pour le projet audiovisuel breton

Intervention de Marie France THOMAS



Tout d'abord, la CGT tient à souligner l'engagement constant de la région Bretagne dans sa politique culturelle.

Dans le préambule du protocole d'accord sur l'audiovisuel, la CGT note avec satisfaction qu'il est fait référence à un projet audiovisuel global inscrit dans une logique de service public au service de l'intérêt général.

Pour autant, de nombreuses interrogations subsistent quant à la réelle volonté de faire vivre ce service public et réaliser les objectifs auxquels il doit répondre d'autant que dans l'audiovisuel public comme ailleurs, les

directions et la tutelle exigent la réduction des missions de service public, revendication qui va de pair avec une diminution des budgets de fonctionnement, avec des suppressions de postes et avec l'instauration d'une plus grande précarité.

De plus, la CGT s'interroge quant à l'impact sur les lignes éditoriales de France 3 Bretagne du projet de création d'une chaîne régionale de plein exercice par cette même chaîne.

La question de l'emploi des artistes, techniciens et journalistes dans ces entreprises de production est donc posée.

La CGT souhaite que soient associés à toute négociation portant sur ce protocole d'accord, les représentants des personnels de ces professions, tout simplement parce que les conséquences sur les conditions de travail sont évidentes.

La CGT porte l'exigence que l'aide apportée aux structures conduise à pérenniser et développer les emplois et à reconnaître les qualifications. Pour la CGT, l'expérimentation dont il est question, dans le cadre du Pacte d'Avenir, doit aussi permettre d'explorer de nouvelles pistes d'innovation sociale.

Protocole d'intention entre la région Bretagne et la SNCF

Intervention de Jean Luc Peltier



La CGT a toujours soutenu la région Bretagne dans son projet de « Bretagne à Grande Vitesse » car celui-ci est porteur d'une amélioration sensible de l'accessibilité de la Bretagne et singulièrement de la pointe bretonne. Pour la C.G.T., ce projet repose sur une conception de l'organisation des transports basée sur un service public performant assumé par une entreprise publique, à savoir la SNCF et mis en œuvre par des cheminots à statut. Il convient de souligner que le recours au ferroviaire constitue une réponse aux enjeux climatiques et entre en cohérence avec le SRCAE notamment.

Force est de constater aujourd'hui que, du côté de l'entreprise publique, l'ambition initiale est remise en cause au prétexte d'un modèle économique qui souffrirait du contexte de crise qui, il convient de le rappeler, ne touche pas tous le monde loin s'en faut. Malgré les hausses significatives des prix du billet TGV, de par la forte augmentation des

peages ferroviaires qui en représentent désormais plus de 35 %, malgré la mise en œuvre d'une tarification dite de « marché » sensée augmenter le taux de remplissage des TGV et qui a conduit à l'abandon de la tarification kilométrique qui garantissait l'égalité de traitement et, enfin, malgré les milliers de suppressions d'emplois réalisées ces dernières années au sein de l'entreprise SNCF et la productivité en découlant, le système ferroviaire n'est, à ce jour, toujours pas financé.

Cela démontre, s'il fallait encore s'en convaincre, que la réforme ferroviaire issue de la loi du 4 août 2014 n'a en rien résolue la question de l'endettement du système ferroviaire. Depuis des années, la CGT dénonce cette situation qui conduit à la casse organisée de l'entreprise publique avec, d'ailleurs, une nouvelle saignée dans l'emploi de cheminots de l'ordre de 12000 postes annoncés récemment par voie médiatique. Cette situation légitime les actions

des cheminots qui ont compris que la réforme ferroviaire n'avait que pour seule ambition de privatiser à termes les activités rentables de la SNCF en les transférant à de nouveaux opérateurs à l'instar de ce qui s'est produit dans le Fret ferroviaire sur notre région notamment.



C'est dans ce contexte délétère pour le service public ferroviaire qu'est proposé un protocole d'intention entre la région Bretagne et la SNCF. Si le projet de convention, qui nous est soumis aujourd'hui, se justifie du point de vue de l'augmentation de l'offre TER à partir de 2017, cela est



évidemment plus discutable concernant l'offre TGV. En effet, sa lecture sous entend que le TGV, au delà de Rennes, prendrait le statut de train d'équilibre du territoire. Pour la C.G.T., si des dessertes TGV relèvent d'une mission d'équilibre de l'aménagement du territoire, alors, c'est à l'Etat d'en assumer la responsabilité.

Sans doute la SNCF est-elle frappée d'amnésie et oublie que si ce projet BGV a vu le jour, c'est bien grâce à la très forte mobilisation de l'ensemble des collectivités locales dont la Région en consentant un effort sans précédent. Il est utile de préciser qu'elles sont aussi fortement mises à contribution dans le cadre des projets de PEM qui mobilisent une part importante de leurs budgets. On lit, dans ce document, que la question des péages n'étant pas solutionnée, cette convention pourrait être remise en cause ce qui lui donne un caractère pour le moins

précaire.

Pour la C.G.T., cette méthode remet en cause la notion même de solidarité nationale dont la mise en œuvre revient à l'État en tant qu'aménageur du territoire. C'est à lui que revient la responsabilité de garantir le financement d'un service public de transport inscrit dans la LOTI qui garantit un droit d'accès aux transports pour tous



Depuis des années, la CGT ne cesse d'alerter sur le risque de ne financer le TGV que par la hausse des coûts des péages qui inéluctablement se traduisent par des hausses significatives du prix du billet et des suppressions d'emplois de cheminsots.

Pour la C.G.T., ce type de convention préfigure un aménagement du territoire à deux vitesses entre régions riches et pauvres, ce constat

dépassant hélas la seule compétence des transports.

Pour la C.G.T., l'effet conjugué de la libéralisation du secteur des transports et du désengagement de l'Etat conduit le système ferroviaire dans une impasse. D'aucun ne contestera que le financement des transports publics n'est actuellement plus assuré, mais pour la CGT cette situation n'est pas une fatalité. La soi-disant rareté de l'argent public est bien la conséquence de choix politiques qui multiplient les cadeaux fiscaux en tout genre, les exonérations de cotisations sociales via le CICE et, maintenant, le Pacte de responsabilité sans aucune efficacité pour l'économie et donc l'emploi. Ce ne sont d'ailleurs pas les récentes reculades du gouvernement face aux lobbies des compagnies autoroutières ni les attermoissements autour de l'Ecotaxe qui permettront d'apporter un début de solution à la question du financement des transports publics.

C'est pourquoi la CGT soutient le vœu du CESER pour que se tienne un grand débat public sur cette question du financement des transports, souhait qui raisonne comme une exigence face au constat énoncé ci-dessus.

Cadre de référence du Schéma Public Régional de l'Oriente (SPRO) en Bretagne Intervention de Thierry Leneveu



Dans le cadre de l'acte 3 de la décentralisation, la région Bretagne avait souhaité être expérimentatrice sur une régionalisation de l'orientation passant par la création d'un service public régional de l'orientation. Après une période d'expérimentation, le Conseil Régional de Bretagne met en place le cadre de référence du Service Public Régional de l'Oriente (SPRO).

Comme nous l'avons déjà déclaré, en octobre 2013, la CGT est porteuse d'une organisation de l'orientation permettant une meilleure visibilité et accessibilité à la formation tout au long de la vie.

Nous avons cependant plusieurs observations.

Si la notion de professionnalisation des acteurs du SPRO est bien présente dans le document, en revanche celle de qualification ou de cursus, qui nous semble importante, n'apparaît pas. En effet, nous aurions souhaité un socle minimum, garantissant une qualité de service essentielle dans ce domaine.

Nous trouvons dommage que dans un tel document de cadrage, la relation entre SPRO et Organismes de Formation n'apparaisse pas. Un peu à l'image de la relation Emploi/Formation, ce lien nous semble indis-

pensable pour une optimisation qualitative de la mission d'orientation.



La qualité du premier accueil est déterminante. Ce premier accueil doit être centré sur la personne, aussi nous apprécions la dimension globale préconisée dans l'analyse

d'orientation, et notamment la notion d'histoire de vie et d'environnement des usagers. Cela fait d'ailleurs appel au concept de « Pédagogie du projet » que l'AFPA, lorsqu'elle avait en charge l'orientation, avait développé, avec notamment les travaux de Jean Vassilef.

Nous souhaitons rappeler que les changements organisationnels en période de restrictions budgétaires et de limitation de la dépense publique se traduisent souvent par un alourdissement des contraintes et de la charge de travail des professionnels : la mutualisation et la coordination ne servant qu'à diminuer les « coûts »

de personnels. Il s'agit aussi trop souvent de déléguer les missions de services publics à des acteurs associatifs ou privés. La CGT sera attentive à toute dérive.



La mise en réseau et la coordination des différents acteurs doivent donc être facilitée par des moyens humains et matériels, on ne peut s'en remettre uniquement à la bonne volonté et à l'engagement des différents acteurs.

Pour terminer, nous pensons que la fonction de coordination et de contrôle est essentielle pour la réussite du dispositif. Il faudra donc réfléchir à des indicateurs de qualités de l'orientation, les généraliser et créer une culture commune à tous les acteurs du SPRO dans l'esprit de la formation tout au long de la vie.



D'UNE SEULE VOIX LE 9 AVRIL 2015

// SALAIRES EMPLOI PROTECTION SOCIALE TRAVAIL, FORMATION SERVICES PUBLICS RETRAITE ÉGALITÉ //

Le 9 avril, en grève à Paris

Les organisations syndicales CGT, FO, FSU, Solidaires appellent tous les salarié-es, les retraité-e-s et les privé-e-s d'emplois, du privé et du public à l'action et à la grève le 9 avril prochain avec une grande manifestation nationale à Paris. Elles veulent ainsi faire converger les revendications qui s'expriment dans de nombreux conflits sociaux dans des branches comme la santé, l'énergie, les transports routiers, les cheminots, la chimie, le commerce et exiger du gouvernement et du patronat qu'ils y répondent par des mesures de progrès social.

- ⇒ **Cette journée doit se caractériser par un grand nombre d'initiatives sur les lieux de travail pour inviter les salariés à se mobiliser pour leurs revendications.**
- ⇒ **Cette journée doit également servir à inviter les salariés à se syndiquer à la Cgt pour renforcer le mouvement social et peser sur les choix à tous les niveaux.**
- ⇒ **Cette journée doit être un moment privilégié pour donner confiance au monde du travail en l'action collective et à la solidarité entre tous les salariés.**

Un grand nombre de syndicats Cgt ont décidé, parfois dans l'unité, de travailler à des arrêts de travail, ou d'autres formes d'action ce jour là.

Des rassemblements locaux se construisent pour faire converger ces initiatives locales et appuyer la manifestation parisienne.

Près de 1000* salariés, retraités et demandeurs d'emploi de la région Bretagne se rendent à Paris pour la grande manifestation.

Les départs sont organisés par les Unions Départementales qui recensent les inscriptions par les syndicats.

Le 9 avril, doit résonner comme un tremplin pour développer la mobilisation nécessaire et faire entendre les revendications par les patrons et le gouvernement.

Tant par la participation, que par la solidarité financière, les syndicats sont impliqués pour assurer le succès de cette journée de mobilisation, tremplin des luttes et d'un 1^{er} mai revendicatif.

*La SNCF a refusé de faciliter le déplacement à Paris. C'est une première dans l'histoire que l'entreprise nationale freine un déplacement pour une manifestation à caractère social. Si ce n'est par la réduction du nombre de place, ou par un coût élevé des places, la SNCF a choisi son camp alors qu'on ne lui demandait que de remplir sa mission.



CESER

Conseil économique, social
et environnemental régional

Sur proposition de M. Patrice BOUDET
Rapporteur général en charge des plans, des schémas et de l'évaluation

INQUIÉTUDE DU CESER SUR LES FUTURS FINANCEMENTS ALLOUÉS AUX INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT TERRESTRE EN BRETAGNE, POUR UN DÉBAT RÉGIONAL PUBLIC

Vœu adopté par le bureau du CESER le 2 février 2015

Dans cette période de concertation autour du CPER 2015-2020, le CESER tient à faire part de ses inquiétudes quant aux moyens alloués par l'État au financement des infrastructures de transport terrestre en Bretagne.

Les incertitudes exprimées par l'exécutif régional lors de l'examen de son budget primitif pour 2015 interpellent en effet le CESER sur les capacités de mobilisation de financements permettant de réaliser les travaux nécessaires sur ces infrastructures.

Depuis de nombreuses années, le CESER s'exprime (au travers de ses avis, de ses études et de ses vœux), en faveur des grands projets d'infrastructures visant à améliorer l'accessibilité de la Bretagne, en situation périphérique.

Pour le CESER, l'accès à un maillage territorial de qualité participe à un développement harmonieux et équilibré du territoire. L'intermodalité des transports sera d'ailleurs l'une des orientations du futur SRADDT (Schéma régional d'aménagement et de développement durable du territoire) dont l'élaboration est prévue par le projet de loi NOTRe (Nouvelle organisation territoriale de la République).

De plus, l'impératif d'engager une transition écologique et énergétique, (affirmée à l'échelle nationale, au travers du Projet de loi relatif à la transition énergétique pour la croissance verte et à l'échelle régionale au travers du Schéma régional climat air énergie), renforce encore l'importance d'infrastructures de transport performantes. La modernisation des infrastructures terrestres apparaît ainsi indispensable pour garantir un égal accès aux réseaux, augmenter nettement le report modal et favoriser l'évolution des pratiques de mobilité.

L'intervention volontariste dont fait preuve le Conseil régional pour le développement du transport ferroviaire comme routier ne peut pas suffire à garantir la réalisation des projets engagés, la modernisation, ni même le maintien en l'état des infrastructures régionales.

En effet, en termes d'infrastructures ferroviaires, selon les mots de l'exécutif régional, une « *prise de conscience collective s'impose* ». Les besoins de régénération des lignes dites en antenne représentent en effet près de 200 millions d'euros. Ce constat confirme des inquiétudes déjà exprimées par le CESER. Une réaction se révèle nécessaire afin de « *permettre de sauver ces lignes* ».

De même, concernant la mise en 2x2 voies de la totalité de la RN 164, nécessaire pour assurer une meilleure accessibilité du Centre Bretagne, les engagements pour l'année à venir demeurent conditionnés par la réalisation du volet « *mobilité multimodale* » du CPER 2015-2020.

Le CESER considère qu'il n'appartient pas à la Région, ne disposant pas en la matière de ressources fiscales propres suffisantes, de prendre en charge l'ensemble du financement de ces travaux d'infrastructures. L'État doit assumer ses responsabilités par des engagements fermes, ceci afin de soutenir financièrement les collectivités engagées dans des projets qui contribuent au report modal et garantissent un haut niveau de sécurité dans l'utilisation des infrastructures terrestres de Bretagne.

Le CESER souhaite donc que les discussions en cours sur le CPER 2015-2020 aboutissent à des engagements à la hauteur de ces besoins de financements afin que la « *politique de mobilité durable* » soit réellement effective en Bretagne.

Le CESER avait appelé de ses vœux en 2013 une réflexion sur l'avenir des services collectifs en Bretagne associant pleinement les citoyens et la société civile. Il considère aujourd'hui que la raréfaction de l'argent public corrélée à des besoins de transports croissants au regard de la démographie bretonne, appelle, à plus forte raison, à une grande réflexion régionale sur le devenir des infrastructures terrestres en Bretagne. L'organisation d'un grand débat public garantissant une consultation de qualité de la société civile à l'échelle des territoires, s'avère une nécessité dont le CESER soutiendrait la démarche. En tant qu'instance de démocratie consultative, il est également prêt à y contribuer.



Quelques commentaires

La CGT a proposé un vœu sur les inquiétudes que soulèvent les financements alloués aux infrastructures des transports et notamment le désengagement de l'Etat.

Alors que les discussions se finalisent sur le CPER 2015/2020 après une année blanche en 2014, la préparation du SRADDT, nous proposons aussi l'organisation d'un débat public pour que les citoyens ne soient pas les spectateurs des politiques publiques empreintes du sceau de l'austérité.

Voté à l'unanimité malgré beaucoup de réticences, voire des oppositions au départ, bien qu'en mesurant la portée, il s'agit de le faire vivre avec nos propositions de développement et d'aménagement des territoires et des moyens que la puissance publique entend y consacrer.

Contester la baisse des dépenses publiques, la traduire dans les faits pour mobiliser et gagner des réponses aux besoins, c'est aussi le sens du vœu qu'a porté la CGT

Depuis, des courriers du Conseil régional, de la CCIR.... sont adressés au CESER témoignant des incertitudes sur les financements et partageant aussi la nécessité de débat public. A suivre

Vous pouvez accéder :

- aux avis et vœux du CESER,
- aux interventions des membres CGT du CESER
- aux interventions de tous les autres membres du CESER

À partir du site du Conseil Régional www.bretagne.fr puis La Région puis Le CESER puis Avis

À partir du site du Comité Régional C.G.T. www.cgt-bretagne.fr puis CESER puis Les avis du CESER