



Sommaire

SPECIAL CESER



EDITO p.1
de Stéphane
KERGOURLAY
Responsable du
Groupe C.G.T.
du CESER

L'inaction n'est pas une option. Lever les freins à la transition écologique en Bretagne

S.Kergourlay.....p.2

Budget primitif 2026

JL. Peltier.....p.2/4

Rapport « Egalité des droits entre les femmes et les hommes »

N. Cosson.....p.4

Port de Lorient : une nouvelle organisation à la hauteur des ambitions régionales

F. Jehan.....p.4/5

Financement des mobilités. Cadre et modalités de gestion du VMRR

JL. Peltier.....p.5/6

Site Internet :
www.cgt-bretagne.fr

mail :
contact@cgt-bretagne.fr
Tél. 02 99 65 45 90

Directeur de la
publication :
Alain LE CORRE
Bimensuel - 0,15€

Séance plénière du 2 février 2026

Le CESER Bretagne vient de produire une étude pour lever les freins à la transition écologique en Bretagne. La CGT Bretagne s'y engage déjà, avec la journée d'étude du 10/10/2025, notamment sur l'utilisation de l'outil CGT Radar Travail Environnement, conçu avec l'ANACT, pour que nos CSE s'emparent de leurs compétences environnementales et travaillent sur la transition climatique.

Annoncée quelques jours avant la session du CESER, la suppression des subventions aux organisations syndicales représentatives par la région Bretagne laisse un goût amer à la CGT et à l'intersyndicale : par notre implication au CREFOP sur la formation professionnelle, au Comité des Partenaires pour la mobilité, à la Commission Régionale de l'Energie, nous participons à la co construction et à la mise en place des politiques régionales en toute indépendance, participant au pluralisme représentatif de la société civile pour faire entendre la voix des salarié.e.s, sans moyen sinon la subvention du conseil régional. Nous sommes ouverts à toute discussion à la fois sincère et permettant une issue favorable pour tous.

Concernant l'égalité femmes hommes, la CGT Bretagne apprécie les objectifs via les politiques sectorielles du Conseil Régional par l'intégration de l'ensemble des 7 commissions. Toutefois, un effort reste à faire pour l'égalité salariale femmes hommes entre les agent.e.s du Conseil Régional.

S'agissant du port de Lorient, la CGT Bretagne soutient la création de la Société Portuaire du Port de Lorient. Avec le syndicat des Dockers de Lorient, nous demandons une délégation de service public suffisamment longue pour amortir des investissements portuaires importants et performants. Les connexions fer mer au port de Lorient restent nécessaires pour désengorger N165 et D 465 saturées.

Le budget primitif 2026 prévoit 230 places de formation d'infirmières en moins, ainsi que moins 3000 places de formation professionnelle (qualif emploi, prépa,...) pour les demandeurs d'emploi : Au total, avec l'orientation professionnelle, ce sont 18 millions € de baisse de budget formation dus certes aux gouvernements Macron, mais avec le choix régional d'y flécher la baisse de budget tout en augmentant les aides aux entreprises de l'action Développement Economique par exemple.

« Ne pas sacrifier la formation, un choix de société ? » à l'heure où le chômage repart à la hausse depuis 2025, où, par ses dispositions modificatives 1 & 2, le Conseil régional baissait deux fois en 2025 le nombre des formations pour les privés d'emploi ; est-ce vraiment « protéger les plus fragiles » ?

Au contraire, les investissements massifs pour les mobilités (TER et navires Breizhgo) ne peuvent que satisfaire la CGT qui regrette toutefois le décalage d'un an du renforcement de la ligne Nord.

Au 1er janvier 2026, la Région a instauré le Versement Mobilité Régional et Rural. Destiné à financer le développement des transports en commun (Breizhgo par fer, mer ou bus), il est versé par les entreprises de plus de 11 salarié.e.s via l'URSSAF à la Région, début mars pour la paie de janvier : contrairement aux régions PACA ou Occitanie, qui avaient anticipé en 2025 le VMRR, la Bretagne ne touchera donc pas une année pleine 2026 pour cette nouvelle ressource qui déplaît tant au patronat. Vous en lirez plus sous la plume de Jean- Luc sur les revendications CGT de financement du service public de transport de voyageurs, respectueux de ses salarié.e.s et de l'environnement.

Enfin le CESER a adopté son vœu pour le maintien obligatoire des CESER, comme notre confédération le revendique pour porter la voix des citoyens dont les travailleuses et travailleurs.

L'inaction n'est pas une option. Lever les freins à la transition écologique en Bretagne

Intervention de Stéphane KERGOURLAY



Pour la CGT, nous n'opposons pas fin du mois à fin du monde, car nous considérons ces luttes comme complémentaires pour permettre de satisfaire au quotidien les besoins de la population tout en transformant l'appareil productif, voire, certains modes de vie pour pérenniser la survie de l'espèce humaine dans l'écosystème terrestre.

La triple crise planétaire du climat, de la biodiversité et des pollutions se quadruple d'une crise sociale. Régionalement, voire un peu plus largement, l'Agence de l'Eau Loire Bretagne vient, dans son rapport 2025, de publier que l'objectif d'un bon état des masses d'eau ne serait pas atteint en 2027 (s'agissant d'un objectif de 2015 déjà reporté). Des actions doivent être renforcées mais sont bloquées par l'Etat Républicain en région, voire le premier ministre au mépris des Lois de la République applicables, comme dénoncé par le Conseil Régional.

Les morts causées en région par cette triple crise planétaire, y compris de travailleurs, parfois venus en renfort d'autres régions pour assurer la remise en état notamment du Service Public de l'Energie, nous rappellent le coût humain de l'inaction, en plus de sa contrepartie monétaire.

Face aux effets de cette intensité de catastrophes, la CGT ne peut que souligner l'avis du CESE adopté à l'unanimité en avril 2023 : « Travail et santé-environnement : quels défis à relever face aux dérèglements climatiques ? » qui préconise un renforcement du rôle des Comités Sociaux d'Entreprise ou d'Administration, une conditionnalité de toute aide publique à l'évaluation des Risques Professionnels par l'employeur (seules 50% des entreprises respectent cette obligation légale selon la DARES) et d'inscrire l'écoute des salariés parmi les principes généraux de prévention. Nul doute qu'en Bretagne aussi l'effectivité de ces préconisations contribue à lever des freins aux transitions environnementales par l'organisation de la démocratie sociale.

Entre facteurs psychologisants et rapports de production au cœur du système économique, la CGT souligne la question du partage de la richesse produite : il est impossible de continuer avec la « non sobriété » ostentatoire d'une classe dirigeante « parce qu'(elle) le vaut bien » selon le slogan matraqué depuis des décennies, causant une énorme partie du changement climatique, de la perte de biodiversité et des pollutions, s'illusionnant parfois de techno-solutions comme rouler en Tesla et refusant de prendre part au financement de la transition, tant en interne de ses sociétés lucratives en baissant forcément le taux de profit pour financer leur transformation avec des investissements pour la sobriété productive qu'en externe des investissements publics pour la transition et de l'accompagnement des plus fragiles pour passer de la sobriété subie à une sobriété plus heureuse par la transformation de l'habitat social (de droit ou de fait) et des mobilités du quotidien. « En matière d'impôt, le fort doit porter le faible » écrivait Montaigne : que les lobbyistes de l'Institut Montaigne s'en souviennent.

Faire vivre et fonctionner le CREFOP (Comité Régional de l'Emploi, de la Formation et de l'Orientation professionnelles) comme une instance quadripartite de co construction pluriannuelle et, non chambre d'enregistrement de décisions austéritaires déjà prises par l'Etat en région, doit aussi permettre de bâtir une offre de formation pour la transition environnementale, tant en formation scolaire initiale qu'en transition professionnelle de travailleurs, particulièrement de salariés en emploi ou privés d'emploi, avec une continuité de ressources. La CGT sera particulièrement active pour que ces transitions professionnelles se fassent avec et pour les salariés, en incluant leurs représentants dans cette transformation de l'appareil productif au sens large, incluant la production de services publics comme l'eau, les mobilités, l'habitat, l'énergie,

Signaler que le CSE est doté de capacités d'information et de consultation en matière environnementale laisse de côté que c'est aussi le cas du CS d'Administration et que dans les deux cas existe aussi le droit d'alerte en cas de risque d'atteinte à l'environnement. Pour exercer ce droit d'alerte en matière de santé publique et d'environnement, il est impératif que les élus du personnel au CSE/CSA soient formés et, au-delà d'une formation tous les 4 ans, soient maintenus en condition de vigilance par leurs organisations syndicales. La suppression prévisionnelle de toute subvention régionale aux organisations syndicales provoquera moins de journées d'étude, moins d'échanges sur la transition dans notre région. Est-ce ce que veulent la majorité des conseillers régionaux ?

Budget Primitif 2026

Intervention de Jean Luc PELTIER



Une fois n'est pas coutume, cette intervention dépassera le seul cadre de l'examen budgétaire de la région, cela compte tenu du contexte actuel que rappelle d'ailleurs l'avis du CESER.

Depuis plusieurs années lors de ce même exercice, la CGT ne cesse, d'une part, de souligner le climat social désastreux dans lequel la France se trouve et, d'autre part, de dénoncer les conséquences pour le monde du travail, des retraités et privés d'emploi, des choix économiques opérés ces dernières décennies qui ont généré une concentration inégalée des richesses, avec notamment pour corollaire la déstructuration des services publics dans tous les territoires, évolution qui alimente très largement la vague brune qui submerge et menace nombre de démocraties libérales.

La désolvabilisation de l'État, tout comme de l'ensemble des collectivités territoriales, donne à voir sur les intérêts que défendent nos gouvernants et les chiffres parlent d'ailleurs d'eux-mêmes.

Si l'on s'en tient à ceux présentés par l'INSEE concernant le PLFS 2026, le rythme des dépenses ne dépasse pas celui de l'inflation et demeure largement contenu sur les 6 derniers exercices budgétaires. En revanche, côté recettes la situation ne cesse de se dégrader, car à contrario des dépenses, elles ont baissé sur la même période de 2,5 points de PIB, ce qui représente la bagatelle de 75 milliards d'euros principalement dû aux cadeaux fiscaux ... En effet, il convient de rappeler le régime fiscal exonératoire dont bénéficient les 1% les plus riches de ce pays. Selon l'OXFAM, 53 milliardaires échappent quasiment à toutes formes d'impôts, ce qui fait d'eux une catégorie sociale désormais plus riches que plus de 32 millions de personnes réunies, soit près de la moitié de la population, tandis que le taux de pauvreté en France atteint un niveau record touchant 15,4% de la population... Le budget 2026 de la nation accentue donc ces tendances aux conséquences très lourdes, singulièrement pour les finances des collectivités, ceci afin de satisfaire l'appétit insatiable d'une minorité. En conséquence, la dette est devenue un des premiers postes de dépenses de l'Etat et cela risque de devenir le cas pour la région mais aussi pour nombre d'institutions, comme par exemple, les hôpitaux publics dont le niveau d'endettement et le coût de la dette explose et représente désormais un de leur premier poste de dépense... la CGT assume et confirme son analyse : il ne s'agit pas d'une fatalité mais bien la conséquence de choix politiques économiques consistant à mettre, sous tutelle de la finance, l'ensemble de notre économie.

Dans ce contexte, il est donc incompréhensible que le gouvernement et ses alliés ne mettent pas à contribution les plus riches : par exemple, en créant un véritable impôt sur la fortune, en remplacement de l'impôt sur la fortune immobilière (IFI) et en mettant en place une taxation significative sur le patrimoine financier des holdings familiales.

Comme l'OFCE l'a démontré dans une note de juillet dernier, ce sont les cadeaux fiscaux aux plus riches qui expliquent l'augmentation du déficit depuis 2017. C'est pour la CGT une des raisons principales qui explique la détérioration des comptes publics, toutes administrations confondues et le budget 2026 confirme cette funeste orientation.

Ce budget de soi-disant compromis pour certains, et qui contient entre autres mesures la suppression de 4000 postes d'enseignants, fait supporter l'essentiel des économies par des baisses drastiques de moyens pour l'Etat et les collectivités, ainsi que les services publics avec pour corollaire une nouvelle augmentation des inégalités dans ce pays ! Une fois de plus les chiffres parlent d'eux-mêmes : pour 2026, la hausse attendue des recettes fiscales donne à voir une augmentation de 7,5% de l'impôt sur le revenu quand il sera de 1,5% concernant l'impôt sur les sociétés, ceci dans un contexte de stagnation généralisée des salaires et pensions et du maintien du régime exonératoire de cotisations sociales et dispositifs divers dont bénéficient les entreprises et dont le coût est évalué à 211 milliards d'euros par an sans aucune contrepartie tant en terme d'emplois, de formations professionnelles, ou encore d'actions environnementales... L'artifice consistant d'ailleurs à financer une partie des dépenses par la TVA est compromis car à taper toujours sur les mêmes cela va inéluctablement impacter la consommation des ménages qui reste le principal moteur de notre économie...

C'est donc dans ce contexte délétère que ce BP 2026 nous est proposé avec une nouvelle purge de 40 millions d'euros qui se cumulent aux 80 millions du budget 2025. Si la région maintient son ambition, notamment en matière d'investissements, pour les mobilités en cohérence avec la nécessaire décarbonation et les attentes des bretonnes et bretons, elle fait le choix de rogner sur les dépenses de personnels aux détriments des emplois et singulièrement les plus précaires. La formation professionnelle, avec une baisse significative de 5000 accompagnements et une division par deux du financement de l'apprentissage, la baisse de 230 mises en formation dans le domaine médico-social tout comme de la transition sont entre autres les variables d'ajustements budgétaires qui comme le souligne l'avis sont pourtant des dépenses qui « préparent l'avenir » dans une économie de plus en plus numérisée et du nécessaire accompagnement des salariés que cela impose.

Concernant la transition écologique et climatique, la fin du portage politique de la BreizhCop est indiscutablement un mauvais signal, dans une région où nombre de sujets environnementaux sont devenus préoccupants comme notamment la question de la ressource en eau potable, et où le mode routier domine très largement l'économie bretonne. Pour la CGT, cela est d'autant plus inquiétant alors même qu'il est indispensable de sortir de notre dépendance énergétique aux produits pétroliers compte tenu de la situation géopolitique actuelle et des conséquences prévisibles du réchauffement climatique... Le soutien au dialogue social dans les territoires fait aussi les frais des arbitrages budgétaires de ce BP2026. L'exécutif régional nous a appris qu'il mettait fin aux aides accordées aux organisations syndicales de salariés alors même que nous constatons que celles-ci sont maintenues pour certaines organisations professionnelles : c'est donc la politique du deux poids deux mesures, que déplore la CGT, cette décision mettant à mal nombre de ses structures dans un contexte où nous subissons toujours les conséquences très lourdes de la loi ayant réformée le dialogue social et ayant conduit à la création des CSE dans les entreprises et qui s'est traduite par une perte importante de moyens syndicaux au détriment de la protection des intérêts des salariés. C'est assurément un bien mauvais signal envoyé au monde du travail sur notre région et la CGT y voit aussi une manière d'annihiler toute expression critique à visée émancipatrice !

Pour autant, ces renoncements se heurtent aussi à une réalité régionale et notamment celle de la santé des salariés, les données de la CARSAT BRETAGNE révélant qu'en 2024, il y a eu 33 463 accidents de travail, 3 627 maladies professionnelles reconnues ainsi que 3 683 accidents de trajets. Le coût global pour l'année 2024, est de 393 millions d'euros qui est la somme versée par l'Assurance maladie-Risques professionnels. La CGT rappelle aussi que la Bretagne est une des régions où le nombre de salariés touchés par les TMS est le plus élevé avec un taux de près de 88% soit deux fois plus que la moyenne nationale. Faut-il considérer cela comme une exception culturelle Bretonne ? Ce constat est à mettre en lien avec la situation des métiers dits en tension dans des environnements professionnels à risques mais aussi avec une politique de bas salaires largement soutenue par les pouvoirs publics.

En tout état de cause le niveau des indemnités versées justifierait largement la mise en place d'actions concrètes dans les entreprises pour faire baisser drastiquement le nombre de salariés victimes d'accidents de travail et de maladies professionnelles. A ce titre l'éco socio-conditionnalité des aides publiques est largement justifiée et cela ne représenterait qu'une infime partie des 211 milliards d'euros d'aides publiques versées aux entreprises chaque année ! Les actions pour « une formation permettant à chacun de construire son propre parcours vers la compétence et l'emploi » semble donc désormais de l'histoire ancienne et la CGT ne peut hélas que le déplorer !

La CGT rappelle à nouveau que la question des moyens pour vivre et la question de pouvoir subvenir à ses besoins demeurent incontournables et sont des sujets prioritaires pour envisager une transition juste et solidaire. Comme nous le réaffirmons lors de la présentation des orientations budgétaires 2026, répondre aux défis sociaux et sociétaux auxquels nous sommes confrontés exigent de réaborder nos modèles éculés de création de richesse tournée vers la rente et le recours aux matières premières quelles qu'elles soient ! Il est plus qu'urgent de passer du dire au faire !

Rapport « Egalité des droits entre les femmes et les hommes »

Intervention de Nicolas COSSON



La CGT partage l'avis du rapport sur l'égalité des droits entre les femmes et les hommes et la notion de l'intégrer en un seul document autour de 2 axes.

- La mise en œuvre de l'égalité par différentes actions dans le cadre de la gestion des ressources humaines de la collectivité régionale.
- La promotion d'objectifs via ses politiques sectorielles et le suivi de la mise en œuvre des 94 actions du plan égalité 2025-2027 dont 75% sont achevées ou en cours.

La création d'un observatoire régional multi-partenarial de l'égalité entre les femmes et les hommes en Bretagne, impliquant Etats, régions et société civile organisés au CESER, pourra permettre de collecter et diffuser plus largement les inégalités persistantes et actualisées pour une meilleure diffusion à l'échelle des territoires.

Pour la CGT, l'égalité femmes hommes est un enjeu démocratique, un long chemin est encore à faire et les prises de conscience grandissent trop lentement certainement.

Contrairement aux stéréotypes véhiculés, la santé des femmes ne se résume pas aux pathologies liées aux cycles menstruels. Gagner des nouveaux droits pour la prise en charge de la santé des femmes au travail portés par la CGT, permettra d'améliorer les conditions de travail de toutes et le renforcement de la mixité dans les métiers.

Les violences contre les femmes sont au cœur des processus de domination, ont lieu au travail ou ont une incidence sur le travail. Quelques chiffres : 10 viols ou tentatives par jour au travail, 80% des femmes salariées sont régulièrement confrontés à des attitudes ou des comportements sexistes, seulement 5% déposent plainte, une victime de harcèlement peut souffrir d'atteintes psychiques et physiques extrêmement importantes.

On notera une victoire pour les femmes par l'initiative citoyenne européenne « my voice my choice » pour un avortement sûr et accessible partout en Europe. On ne pourra porter cette victoire au rassemblement national et leurs alliés européens qui ont essayé de faire obstruction et d'empêcher le vote, c'est une victoire pour les femmes d'Europe. On notera ce chiffre de + 20 millions de femmes n'ont pas accès à l'avortement en Europe. Nous espérons que cette première victoire sera confirmée en mars !

La CGT apprécie l'intégration par la région Bretagne de l'ensemble des 7 commissions dans cette bataille pour la reconnaissance de l'égalité femmes hommes et encourage la région dans cette dynamique engagée dans ce sens, pour gagner l'égalité au sein de la région et de ses partenaires.

Pour la CGT, se battre pour l'égalité entre les femmes et les hommes, lutter contre les inégalités de genre, c'est renouer avec le progrès pour toutes et tous, parvenir à une société démocratique fondée sur la satisfaction de tous les besoins humains, dont la santé, la paix et la solidarité, et mettre fin à toutes les formes d'exploitation et de domination.

Port de Lorient : Une nouvelle organisation à la hauteur des ambitions régionales

Intervention de France JEHAN



En 2024, le syndicat CGT Dockers et Assimilés du Port de Lorient et le syndicat CGT SAS Port de Commerce avaient dressé un constat critique de la situation du Port de commerce de Lorient et proposait un plan global et urgent de relance, afin de redonner au Port de Lorient un rôle industriel majeur au service de l'emploi et du territoire.

La CGT, comme le CESER, soutient la création de la Société portuaire du Port de Lorient et se félicite du projet du Conseil régional du renforcement des ports bretons sans pour autant être concurrents les uns des autres.

Cependant, la CGT tient à rappeler que l'avenir de nos ports ne peut se construire sur des logiques à court terme, ni sur le dos des salariés. La CGT restera toujours mobilisée et vigilante sur la défense de l'emploi, de l'industrie, du service public et d'un aménagement équilibré du territoire et, c'est pour cette raison, qu'une fois de plus, nous alertons sur divers points.

Tout d'abord, la durée de la DSP est un enjeu central. La CGT revendique une DSP d'au minimum 30 ans, seule durée permettant d'amortir les investissements industriels et portuaires. Sans visibilité à long terme, il n'y aura ni développement, ni emplois durables.

A l'instar du CESER, la CGT demande une clarification nette de la gouvernance. Les responsabilités doivent être identifiées, les décisions transparentes, et les représentants des salariés pleinement associés. Nous ne pouvons plus accepter des montages flous qui diluent les responsabilités et affaiblissent le service public portuaire.

La CGT restera mobilisée sur un autre point : les emplois et les conquits sociaux doivent être garantis. Pas de remise en cause des statuts, pas de mise en concurrence des travailleurs. Le développement du port doit se faire avec les salariés, pas contre eux.

La CGT défend une complémentarité entre les ports, et non une logique de spécialisation forcée. La spécialisation, c'est la mise en concurrence, la fragilisation des territoires et, à terme, la suppression d'emplois. Les ports doivent travailler ensemble.

La CGT exige la préservation des espaces fonciers portuaires, qu'il s'agisse du DPM ou des arrière-ports. Ces espaces doivent rester dédiés au développement des activités industrielles portuaires, et non être livrés à la spéculation ou à des projets sans lien avec l'emploi productif.

La CGT insiste sur la mise en place d'un investissement massif et public dans les infrastructures et les équipements portuaires. Sans quais adaptés, sans outillage moderne, sans moyens à la hauteur, il n'y aura pas de relance de l'activité.

La CGT demande la reconnexion des lignes ferroviaires au port, ainsi que le développement du cabotage maritime, dans une vraie logique de report multimodal. C'est indispensable pour relancer l'activité, réduire les coûts logistiques et désengorger la N165 et la D465, aujourd'hui saturées.

Enfin, la CGT considère que les enjeux environnementaux sont indissociables de la prise en compte des questions sociales dans un seul et même mouvement si l'on ambitionne de donner un avenir industriel à notre territoire. Le principe doit être clair : 1 tonne pour 1 tonne, avec des alternatives crédibles, des investissements et un échéancier réaliste pour s'adapter.

Financement des mobilités. Cadre et modalités de gestion du versement mobilité régional et rural (VMRR)

Intervention de Jean Luc PELTIER



En juin 2025, la CGT intervenait au sein de cette assemblée pour rappeler l'urgence d'engager les financements nécessaires au déploiement d'une politique des transports répondant aux enjeux d'aménagement du territoire en lien avec la transition écologique. Malheureusement les pistes de financement issues de la conférence du même nom, dans sa grande originalité, a donné le ton de ses ambitions dans ses conclusions, avec un appel aux capitaux privés plutôt que de donner les moyens à la puissance publique d'investir. Le gouvernement a largement plaidé en faveur des PPP – Partenaires Publics Privés, pour soutenir les futurs projets d'infrastructures estimés à 200 milliards au niveau national pour développer des projets structurants tel que les Services express régionaux métropolitains (SERM) ou pour éviter l'effondrement de réseaux existants. S'en remettre aux capitaux privés pour décarboner notre économie et in fine la lutte contre le réchauffement climatique, c'est pour le moins faire preuve de naïveté ou au mieux de cynisme dans un contexte où les tenants du capital ne cessent de décrier taxes et impôts alors que ceux-ci sont indispensables au financement de la transition écologique qui est incontournable compte tenu du poids de la consommation de produits pétroliers pour notre économie, singulièrement sur notre région où le mode routier est largement hégémonique!

Pour la CGT, il est évident que dans le cadre libéral actuel la volonté politique est bien de faire des différents modes de transports une source de profit, au détriment de l'intérêt général. D'ailleurs, la mascarade actuelle de certains acteurs économiques sur notre région autour du VMRR, dont nous rappelons que 95 % des entreprises sont exonérées et où le taux appliqué en Bretagne et donc les recettes seront 2 fois inférieures aux possibilités offertes par la loi, ne vont pas dans le sens d'une réponse aux besoins des usagers, de la relocalisation industrielle, dans un contexte où les enjeux environnementaux sont plus que prégnants. En Bretagne, comme partout d'ailleurs, les salariés du secteur des transports subissent très largement les affres de la concurrence et in fine du dumping social qui constitue la variable d'ajustement des marchés publics, au détriment du renforcement de leurs droits garantissant l'efficacité et la qualité du service public rendu.

L'accroissement attendu de l'offre de transport public nécessite de s'interroger sur l'évolution des ressources financières des AOM qui opèrent des choix douloureux alors qu'elles sont déjà contraintes par des budgets asphyxiés par la baisse des recettes publiques et de leurs dotations après 8 ans de Macronie. Pour la CGT, il y a urgence à trouver de nouvelles sources de financement et à ce stade le VMRR est à peine un début de réponse !

Si au niveau de l'Etat une ambition publique réelle existait, Il aurait été notamment possible d'intégrer dans le PLF 2026 des mesures à la hauteur des enjeux et notamment :

- De mettre en cohérence les tarifications en imposant des péréquations tarifaires au niveau national et local. A ce titre, la mise en oeuvre d'une TVA à 5,5 % sur les transports collectifs, est indispensable considérant qu'il s'agit d'un élément de 1ère nécessité pour répondre aux besoins des populations dans tous les territoires ;
- De capter une partie des plus-values foncières générées par les projets d'aménagement des transports collectifs. D'élargir à l'ensemble des régions et collectivités, la taxe sur l'immobilier de bureaux en attribuant une partie de ces ressources financières vers le développement des réseaux et des infrastructures de transport ;
- D'abaisser le seuil des entreprises assujetties au versement mobilité pour le généraliser quel que soit le nombre de salariés et la taille de l'entreprise.

Pour la CGT, il faut renforcer un financement à la hauteur des besoins des infrastructures. A ce titre, la responsabilité d'un état stratège est bien l'élaboration d'une loi de programmation pluriannuelle seule réponse possible pour répondre aux besoins à moyen et à long terme. Pour la CGT, malgré les discours des gouvernements successifs annonçant des moyens conséquents pour financer les transports, les politiques publiques ne tiennent pas compte des enjeux climatiques et ont en réalité pour objectif principal de favoriser le désengagement de l'État, la libéralisation du transport, la déstructuration des réseaux et l'affaiblissement des services publics et des garanties collectives des travailleurs. La CGT revendique le besoin de complémentarité et non de concurrence entre les modes de transport, passant par des politiques publiques des transports à la hauteur des enjeux sociaux et environnementaux.

Cela passe par :

- La renationalisation des sociétés concessionnaires d'autoroutes, privatisées en 2005, s'intégrant dans un grand service public routier national sous contrôle et maîtrise publique ;
- D'abonder l'AFITF par le reversement d'une partie des bénéfices des compagnies d'autoroute pour financer le report modal ;
- De flécher la Taxe Intérieure de Consommation sur les Produits Energétiques (TICPE) vers les modes de transport décarbonés ;
- De mobiliser l'épargne populaire par le livret A pour le financement des mobilités décarbonées ;
- De réattribuer des éléments de fiscalité territoriale aux régions et renforcer les moyens propres des régions pour leurs compétences en matière de transports.

Cela nécessite aussi de créer des espaces de contrôle et de débat démocratique impliquant les usagers, les associations, les organisations syndicales et les autorités organisatrices sur les questions de transport dans tous les territoires. Il est urgent d'engager une politique de transport constitutive d'une politique d'aménagement solidaire du territoire, du développement économique, de cohésion sociale et environnementale. Pour ce faire, la création d'un pôle public de transport de voyageurs et de marchandises s'appuyant sur un pôle public financier, pourrait constituer une réponse à ces défis permettant de sortir les enjeux de mobilité de l'emprise des lois du marché, en garantissant les obligations prioritaires de services publics en vue d'un aménagement du territoire juste et solidaire pour l'ensemble de la population.

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 Ceser Bretagne : www.ceser.bretagne.bzh puis Avis

À partir du site du Comité régional CGT. : www.cgt-bretagne.fr puis CESER puis Les avis du CESER

Pour la CGT, rendre les CESER facultatifs est un grave danger pour notre démocratie. Lire le communiqué ci-dessous

<https://www.cgt.fr/comm-de-presse/pour-la-cgt-rendre-les-ceser-facultatifs-est-un-grave-danger-pour-notre-democratie>