

Comité Régional

la
cgt

1^{er}
MAI

SERVICES PUBLICS

RETRAITES

ENSEMBLE

EMPLOIS

SÉCU

SALAIRES

POUR UN PRINTEMPS
DE MOBILISATIONS
POUR LE PROGRÈS SOCIAL

PAYS DE LA LOIRE
BULLETIN
Comité Régional

SOMMAIRE

Édito : la mobilisation indispensable des syndiqués	2
Journée d'Étude fiscalité	3
UIT Pays de la Loire	4 à 6
Le Parlement Européen poursuit sa politique de libéralisation du rail	7
Maintenance du matériel roulant	8
Lettre CESER n° 35	9
Résultats élections professionnelles au CE SNCF	10
Tract : Scandale national - Non à la privatisation des routes	11 à 12
Lettre CESER n° 33	13 à 14
Lettre CESER n° 34	15 à 16
Lettre CESER n° 36	17 à 18
- CPRIA PDL - Déclaration des représentants CGT à l'AG de l'ARACT	19
Plan de formation 2014	20

Comité régional

N° 73 - Avril 2014



CR CGT des Pays de la Loire
14, place Louis Imbach
49100 ANGERS
Tél. 02 41 20 03 21
Fax 02 41 20 01 22

Email :
cgt Pays de la Loire@wanadoo.fr
<http://cgt-paysdelaloire.org>

Prix : 0,15 €

CPPAP n° 0115 S 06274

Directrice de publication :
Francine DESNOS

Conception et impression :
Imprimerie CGT - Nantes 44

Routage : Indus MD

ÉDITO

La mobilisation indispensable des syndiqués CGT peut changer les choses.

Le coût du capital, part importante des profits que les actionnaires s'octroient unilatéralement sur la plus value du travail, pèse fortement sur les choix économiques et sociaux, partout en Europe et dans le monde, avec les conséquences dramatiques pour les salariés et les populations les plus défavorisées.

La CGT a lancé une campagne nationale contre « ce coût du capital » depuis le début de cette année 2014 dans le but d'agir pour mieux répartir les richesses.

Le 20 février, à l'invitation du Comité Régional CGT Pays de la Loire, environ 100 militants de syndicats du privé et du public ont échangé à Angers sur les réflexions et les propositions de la Confédération avec l'objectif de démultiplier les initiatives dans les UL, les UD et les syndicats. Par ailleurs, le pacte de responsabilité du Gouvernement AYRAULT-GATTAZ poursuit quant à lui, l'appropriation des richesses par les plus fortunés de ce pays et du monde en général sous l'œil bienveillant de Bruxelles.

Le « royal cadeau » de 30 milliards d'euros fait au patronat par ce Gouvernement libéral, accompagné sans surprise des syndicats réformistes mais contesté fermement par la CGT, affaiblit encore plus les fonds publics, les services publics et la nature même des emplois pour toutes les entreprises, d'autant plus que l'objectif de créations d'emplois n'est absolument pas confirmé par les principaux bénéficiaires.

Les choses peuvent changer par la mobilisation de toute la CGT.

La réussite des manifestations du 1er mai constitue un véritable enjeu pour la CGT, après les mobilisations interprofessionnelles des 6 février, 18 mars et 4 avril et les actions engagées dans les entreprises pour l'élargissement et l'amplification du rapport des forces.

La place des syndiqués CGT dans ces manifestations unitaires du 1er mai, actifs et retraités, sera déterminante pour ancrer le mouvement contestataire dans la durée, uni avec les forces républicaines contre la montée de l'extrême droite à la veille d'un scrutin européen de la plus haute importance le 25 mai.

Ce mouvement porte des revendications communes à toutes nos professions, à savoir l'augmentation des salaires et des pensions et la création d'emplois stables, 2 leviers qui participent au maintien d'un système de protection sociale de haut niveau.

Les syndicats, en responsabilité, constituent la base du mouvement CGT et doivent, en ce sens, réunir les syndiqués dans toutes les entreprises pour les informer des enjeux de la période et appeler les salariés à se rassembler massivement.

La CGT intervient dans les lieux de décision en région.

La réforme fiscale, en tout cas celle demandée par la CGT (lettre CGT n° 33), est plus que pertinente comme le souligne le CESER qui réaffirme « la nécessité d'une réforme globale des finances locales ».

D'autre part, le poids et l'importance des financements européens (lettre CGT n° 34) pour le territoire régional sont à souligner tant sur le volume financier que sur le plan de son effet « levier » et sur le plan de sa complémentarité avec les autres financements pour les porteurs de projets tels le contrat de plan Etat/Région et les politiques sectorielles.

La CGT propose, de son côté, que les aides soient attribuées de préférence au profit de la modernisation de l'appareil productif, de créations et de localisations des emplois, ou encore le respect de l'environnement et le développement harmonieux des territoires.

La CGT intervient aussi en matière de transition énergétique (lettre CGT n° 36) et revendique la création d'un grand pôle public de l'énergie.

Enfin, dans ce numéro, la CGT développe des arguments pour mettre en place un véritable service public des transports voyageurs et marchandises à partir de la réponse aux besoins des populations.

Renforcer et conforter l'activité syndicale de toutes les structures de la CGT.

La journée d'étude proposée par l'Union Interfédérale des Transports UIT Pays de la Loire - le 24 avril à Angers - s'inscrit dans la préparation de la Conférence Nationale de l'UIT des 19, 20 et 21 mai à Montreuil - avec l'objectif de créer et de faire fonctionner des collectifs UIT transport sur chacun des 5 départements de la région, en appui des CE d'UD.

La mise en place de 5 collectifs régionaux, décision prise lors de la dernière Conférence du Comité Régional, doit permettre de régionaliser notre activité syndicale à partir des syndicats et des structures de la région. Le collectif régional « vie syndicale » doit, de ce point de vue, être dimensionné au regard des enjeux du moment sur la qualité de vie syndicale.

La place prépondérante de la formation syndicale y prend bien entendu une place importante.

Yannick COLIN

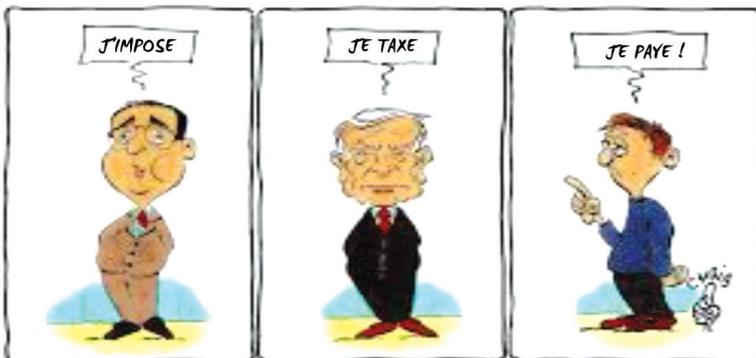
POUR UNE FISCALITÉ PLUS JUSTE ET PLUS EFFICACE

Le Comité Régional CGT organise une

JOURNÉE D'ÉTUDE SUR LA FISCALITÉ

- Budget de l'État.
- Décryptage des principes de fiscalité.
- Que veut dire justice fiscale ?
- Impôt sur les sociétés, fiscalité internationale.
- Fraude et évasion fiscale.
- Fiscalité écologique.
- Impôt sur le revenu.
- Taxe d'habitation.
- TVA.
- Patrimoine.

LE TIERS-PAYANT GÉNÉRALISÉ !



Le Jeudi 26 Juin 2014

de 9 h 30 à 16 h 30 - Salle Pelloutier
à la Bourse du Travail d'Angers

14, place Louis Imbach

Avec la participation de la
Fédération CGT des Finances



COUPON D'INSCRIPTION À LA JOURNÉE D'ÉTUDE SUR LA FISCALITÉ DU 26 JUIN 2014

Nom : Prénom :

Adresse :

N° téléphone : E-mail :

Syndicat :

Union Départementale :

Prendra le déjeuner (10 euros) : OUI NON

A retourner avant le 10 juin 2014 au Comité Régional (adresse ci-dessous) ou à ton UD.

Comité Régional CGT Pays de la Loire - Bourse du Travail - 14, place Louis Imbach - 49100 ANGERS

Téléphone : 02 41 20 03 21 - Télécopie : 02 41 20 01 22

email : cgtpaysdeloire@wanadoo.fr - site : www.cgt-paysdelaloire.org

DOCUMENT PRÉPARATOIRE À LA CONFÉRENCE UIT

**DU 19 AU 21
MAI 2014
À MONTREUIL**

■ La Conférence Nationale de l'UIT en mai 2014

La CGT et ses syndiqués ont leur mot à dire sur cette question de société, dans les entreprises de transports bien sûr, mais également en intervenant dans les lieux de décisions. La CGT organise une Conférence de l'UIT (Union Interfédérale des Transports) tous les 3 ans. La prochaine Conférence a lieu en mai 2014 à Montreuil pour faire le bilan du mandat et tracer les perspectives de l'outil confédéral sur les transports mis en place en 1980 autour de 5 fédérations.

L'UIT est mise en place en Pays de la Loire depuis mars 2012.

Ce document régional a pour but de décrire sommairement la situation des transports en Pays de la Loire et de servir de base de discussions lors de réunions de préparation de la Conférence. Le Bureau UIT Pays de la Loire du 5 novembre a validé un plan de travail de janvier à avril 2014 pour préparer la Conférence Nationale UIT. Ainsi, chaque fédération réunira ses militants en région dans un premier temps, suivi par des réunions au niveau de chacune des 5 UD, le tout entre janvier et mars. Une journée d'étude régionale clôturera la préparation le 24 avril. Le but de ces réunions est d'impliquer le maximum de militants, élus et mandatés de la région, dans la préparation de la Conférence UIT pour, ensuite, s'engager dans les collectifs de transport au niveau des unions départementales et des unions locales.

Composition de l'UIT : Fd Transports, Fd Cheminots, Fd Equipement/ Environnement, Fd Marins, Fd Officiers Marine marchande.

Qui participe à la Conférence les 19, 20 et 21 mai 2014 ?

Article 4 des statuts de l'UIT : la Conférence de l'UIT. Elle est composée des Commissions Exécutives des Fédérations constituantes et du Bureau de l'UIT sortant. Les Comités Régionaux CGT et la Confédération sont invités. Elle est convoquée tous les 3 ans, examine le bilan, détermine les orientations et élit le Bureau, le Secrétariat et le Secrétaire Général.

Bernard THIBAUT a dit, lors de la 9^e Conférence UIT des 6, 7 et 8 avril 2011 :
« C'est une chance, qu'il y a 31 ans, nos prédécesseurs aient créé cet outil de convergence qu'est l'UIT. Il s'agit de choix de société lorsque l'on s'attaque aux questions de transport, d'énergie et de territoires... Il nous

faut sortir des seuls périmètres professionnels concernés à toutes les échelles des territoires, locales et régionales, nationales, européennes et internationales comme le rappelle le rapport d'introduction de Daniel. Comment franchir de nouvelles étapes, en appui des bonnes expériences de construction des UIT en territoires et pour mieux investir la place publique ? Ce que dit la CGT est reconnu et son expertise est attendue par l'ensemble des salariés ».

■ Les transports en Pays de la Loire

En 2010, les Pays de la Loire ont dégagé un Produit Intérieur Brut (PIB) estimé à 94 milliards d'euros courants. La région se place au 5^{ème} rang français derrière l'Ile-de-France, Rhône-Alpes, Provence-Alpes-Côte-d'Azur et le Nord-Pas-de-Calais. La population augmentera de 900.000 ligériens d'ici 2040 (INSEE), pour atteindre le chiffre de 4,5 millions d'habitants avec une forte concentration près de la côte Atlantique. Dans ce contexte, les déplacements des personnes et le transport des marchandises explosent, entraînant une recrudescence du mode routier.

Toutefois, les transports collectifs prennent de plus en plus de place en urbain et inter urbain, notamment autour des grandes villes.

Concernant le transport des marchandises, le total des flux routiers générés par les Pays de la Loire en 2011, 210 millions de tonnes, place le territoire régional au 2^{ème} rang national, après Rhône-Alpes, mais devant l'Ile-de-France. 30 millions de tonnes ont transité par le port Nantes-St-Nazaire. Le mode routier capte à lui seul 95 % du transport terrestre, ne laissant quasiment rien au ferroviaire, au fluvial ou à l'aérien en Pays de la Loire.

La question des déplacements et des transports est véritablement au cœur des préoccupations des citoyens et des salariés. Les collectivités font des choix concernant les orientations et les financements (Etat, régions, départements, communauté de communes...) au sujet des infrastructures et des transports collectifs et prennent les décisions.

■ Les outils et les structures CGT du transport en Pays de la Loire

Le Bureau UIT Pays de la Loire mis en place en mars 2012 par la Conférence du Comité Régional est composé de 6 membres sur les 10 possibles. C'est donc tout récent. Pour autant, l'objectif est de compléter ce Bureau avant la Conférence du Comité Régional de mars 2015. La composition du Bureau s'appuie sur une répartition la plus homogène



possible de militants issus des 5 fédérations et des 5 départements. Actuellement, les 6 militants des fédérations transport, cheminots et marins, provenant de 4 départements font vivre l'activité de l'UIT régionale. C'est un point très positif qui se concrétise par la participation aux réunions trimestrielles du Bureau UIT.

Le guide régional UIT, en cours de réalisation, devrait permettre, quand il sera complet, de connaître plus précisément les militants de chaque fédération ainsi que le site sur lequel ils militent en Pays de la Loire.

A partir de ces points d'appui, notre objectif commun demeure la mise en place de collectifs transports en UD et en UL pour porter les dossiers transports en proximité.

Par professions

Les 5 fédérations de l'UIT comptabilisent globalement 3 000 syndiqués travaillant sur la région Pays de la Loire. Cette force n'est-elle pas un atout pour alimenter la réflexion et les propositions CGT afin que chaque structure UL/UD/CR établisse un cahier revendicatif en proximité ? Cependant, la structuration des syndicats fait apparaître des différences. Ainsi, les syndiqués peuvent être regroupés dans des syndicats de sites ou dans des syndicats départementaux, régionaux voire nationaux.

Le plus important, c'est l'engagement des élus, des mandatés et des militants dans l'activité syndicale, y compris de proximité. La préparation de la Conférence doit nous permettre de réfléchir sur notre capacité à passer d'une activité verticale syndicat/FD à une activité syndicale de proximité syndicat/FD/territoire. **Au regard du nombre de syndiqués dans les 5 fédérations, la CGT dispose d'atouts non négligeables en Pays de la Loire pour constituer les collectifs locaux afin d'apporter les réflexions et les propositions sur les multiples et divers dossiers de transport.**

Et en territoires

C'est à ce niveau que nous devons axer nos plans de travail avec la mise en place de collectifs locaux. Il y a déjà des points d'appui. Par exemple, le collectif UIT de la Sarthe fonctionne activement. Il se réunit régulièrement et, entre autre, il a édité un 4 pages avant la fin de l'année 2013 sur des dossiers locaux. Ailleurs, il y a déjà eu des collectifs transports dans des UD ou des UL.

C'est ça que la CGT doit organiser, à nouveau, dans les structures avec les professions présentes en procédant par ordre. **En premier**

lieu, nous devons construire les collectifs, identifier les militants des fédérations pouvant y participer pour ensuite travailler sur les dossiers par ordre de priorité. Ce n'est pas facile bien sûr, mais c'est réalisable quand un nombre important de militants s'inscrit dans les plans de travail.

C'est pourquoi cette activité syndicale doit être identifiée comme un moyen complémentaire pour porter nos propositions issues de la réflexion collective face à un patronat qui sait tirer les ficelles, surtout quand notre activité est sectorisée et irrégulière.

Ces collectifs de proximité représentent également un atout pour gagner la syndicalisation de salariés inorganisés dans des entreprises du transport dans les localités.

■ Les lieux de décisions

Les orientations stratégiques et les choix d'organisation du travail se font toujours dans l'entreprise. Cependant, l'État, les Régions, les départements et les collectivités locales pèsent également dans les choix, notamment pour ce qui concerne les transports ou l'aménagement du territoire. Sociale ou libérale, l'orientation choisie aura des répercussions différentes pour l'entreprise et les salariés qui y travaillent. Le service rendu à la population sera lui aussi à l'image de ces choix. L'intervention de la CGT dans ces lieux consiste à porter nos revendications et à développer nos propositions. Celles-ci partent de la réponse aux besoins des populations et assurent aux salariés de bonnes conditions de travail et de vie.

La campagne « cout du capital » portée par la CGT nous invite fortement à investir tous ces lieux de décisions pour faire connaître nos propositions économiques et sociales et nous invite aussi à mobiliser massivement les salariés et les citoyens.

■ Les infrastructures

L'équipement des Pays de la Loire en infrastructures de transport a considérablement évolué depuis la fin des années 1970. Aujourd'hui, le réseau d'infrastructures de la région est relativement bien maillé sur le territoire même si les voies ferrées ouvertes au fret, peu électrifiées et dont la longueur diminue, demeurent perfectibles.

Un réseau routier performant

Les Pays de la Loire disposent, aujourd'hui, d'un réseau routier performant, modernisé

et développé activement au cours des trois dernières décennies sous l'impulsion des collectivités territoriales et avec l'aide de l'Etat. La Région a notamment fourni un effort conséquent en matière d'équipement autoroutier, comblant ainsi le retard accumulé depuis l'après-guerre par rapport au reste du territoire national. La région est maintenant desservie par un réseau maillé de routes à 2 x 2 voies. Entre 1990 et 2005, le réseau autoroutier de la région a doublé, passant de 325 à 704 kilomètres (soit une progression de 117 % contre 58 % au niveau national). Après la décentralisation récente d'une partie du réseau routier national, celui-ci (hors autoroutes concédées) se compose majoritairement d'axes à 2 x 2 voies. En Pays de la Loire, le réseau national est aujourd'hui constitué de 452 kilomètres de routes nationales dont 280 kilomètres à 2 x 2 voies.

Compte tenu des évolutions de trafics au cours des prochaines décennies, il est prévisible qu'une partie du réseau routier régional atteindra sa limite de capacité sur les tronçons déjà fortement utilisés.

Les infrastructures ferroviaires

Les infrastructures ferroviaires sont en décalage par rapport au réseau routier. Alors que l'équipement autoroutier de la région est quasiment achevé, le réseau ferroviaire, notamment pour le fret, est jugé insatisfaisant, en quantité comme en qualité, par ses utilisateurs (actifs ou potentiels).

Le réseau régional tend à se réduire d'année en année : 1929 kilomètres en 1990, 1533 en 2004 (- 21 %). Cette baisse s'explique par les déclassements de lignes réservées au trafic fret : il s'agit principalement de lignes d'embranchement desservant des sites industriels. La longueur de ces dernières a ainsi diminué de moitié depuis 1990, passant de 729 à 347 kilomètres.

Un conséquent réseau de rivières et de canaux

Abstraction faite de la Loire, la région abrite un conséquent réseau de rivières et de canaux. Le réseau navigable des Pays de la Loire, d'une longueur de 622 kilomètres, représente ainsi plus de 7 % de l'ensemble du réseau français, soit un poids sensiblement supérieur à celui de la superficie de la région (5,9 %). Mais ce potentiel navigable est peu utilisé, du fait principalement de sa non connexion au reste du réseau national. Seul l'aval de la Loire, de Saint-Nazaire à Saint-Julien-de-Concelles

DOCUMENT PRÉPARATOIRE À LA CONFÉRENCE UIT

(63 kilomètres soit 10 % du réseau régional), est le lieu d'une activité régulière de transport de marchandises.

Les sites portuaires

Abstraction faite de l'activité marginale de cabotage réalisée par les ports vendéens des Sables-d'Olonne et de Port-Joinville (Île d'Yeu), le commerce maritime de marchandises est effectué en Basse-Loire, sur le périmètre du Port de Nantes-Saint-Nazaire. Les activités portuaires s'étendent sur plus de 60 kilomètres le long de l'estuaire de la Loire et concernent aujourd'hui cinq sites. On distingue les sites aval groupés à l'embouchure de la Loire (Saint-Nazaire, Montoir-de-Bretagne et Donges), des sites amont situés en fond d'estuaire autour de Nantes.

Les sites aéroportuaires

Les infrastructures aéroportuaires de la région des Pays de la Loire comprennent un aéroport à vocation internationale (Nantes-Atlantique) et six aérodromes ayant enregistré en 2005 une activité de fret ou de poste.

Le transport de marchandises

Le bilan énergie-pollution de la région Pays de la Loire est écrasé par le transport routier. Celui-ci contribue à plus de 98 % aux consommations énergétiques et aux émissions atmosphériques. Le mode ferroviaire ne contribue qu'à hauteur de 1 % de la consommation d'énergie totale. En revanche, il est responsable de 3 % des particules totales émises. En effet, certains trains circulent toujours en 2008 avec une énergie de traction diesel.

L'article 10 de la loi Grenelle 1 (loi 2009-967 du 3 août 2009) fixe un objectif de réduction, dans le domaine des transports, des émissions de gaz à effet de serre de 20 % à l'horizon 2020, afin de les ramener à cette date au niveau qu'elles avaient atteint en 1990. Outre les gaz à effet de serre dont il est responsable à 33 % (année 2008), le transport est source d'émissions de polluants qui doivent être réduites dans un objectif de qualité de l'environnement et de santé publique. L'inventaire énergétique et des émissions polluantes fourni par la DREAL Pays de la Loire en septembre 2011 est révélateur du besoin de réfléchir au report vers les modes moins polluants.

Un avis du CESER d'octobre 2013 sur les infrastructures de transport et de communication «Moteurs de développement durable», plaide pour l'amélioration du ferroviaire pour desservir et raccorder la façade Atlantique de façon satisfaisante.

Quels sont les trafics marchandises, moins

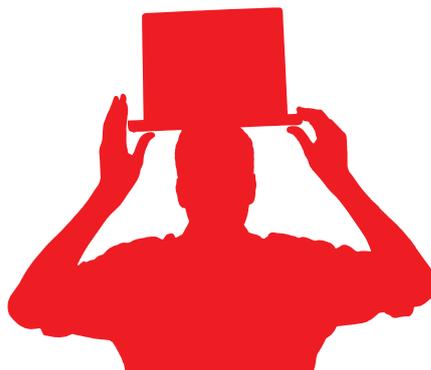
urgents mais volumineux, qui peuvent être reportés de la route au fer ou au maritime ? Quelle intervention de la CGT vers les élus pour que l'article 10 de la loi Grenelle soit appliqué ?

Le transport de voyageurs

11 millions : c'est le nombre de déplacements effectués quotidiennement - du lundi au vendredi - par les habitants des Pays de la Loire, dans un rayon de 80 kilomètres autour de leur domicile en 2011. La voiture assure 71 % des déplacements du lundi au vendredi dans les Pays de la Loire (70 % national). En revanche, 1,3 % des déplacements collectifs sont intermodaux, c'est-à-dire qu'ils combinent plusieurs modes de transport successifs.

- ✓ Comment la CGT peut-elle identifier les priorités de développement du service public fer, route, mer ou aérien à partir de la réponse aux besoins ?
- ✓ Faut-il davantage de trains (compétence du Conseil Régional) entre des villes comme Nantes, Angers, Le Mans, Laval, La Roche sur Yon, St Nazaire, Cholet ou Saumur ?
- ✓ Quels types de bus en urbain (compétence communes et communauté de communes), en inter urbain (compétence Conseil Général) et surtout quel niveau de desserte faut-il, dans ou entre ces localités, pour assurer les trajets domicile-travail, domicile-école devenus très nombreux ou, tout simplement, pour se déplacer pour tout autre besoin ?
- ✓ Quelle place l'aérien doit-il prendre dans ce contexte pour répondre aux besoins de la population des Pays de la Loire et alentour ?
- ✓ Quels doivent être les tarifs des transports sachant que les conditions sociales des salariés servent souvent de variable d'ajustement ?

Ces questions s'inscrivent dans les dossiers à travailler aux niveaux des structures CGT régionales, départementales et locales.



Extrait repères revendicatifs confédéraux : Le déplacement de personnes et de marchandises est un droit fondamental qui confère aux transports un caractère d'intérêt général.

Il faut mettre en cohérence les besoins de déplacement des personnes et d'acheminement des marchandises avec une organisation du système du transport compatible avec un développement humain durable. Ce qui implique une maîtrise publique comme outil de régulation.

Une politique nationale des transports doit assurer un aménagement du territoire et un développement économique équilibrés et répondre aux besoins de tous ordres.

Elle doit être pensée en cohérence avec la politique industrielle, l'emploi, le cadre de vie et l'urbanisme.

Cela suppose :

- un développement des transports collectifs sur tout le territoire en déterminant au cas par cas le mode le plus pertinent, notamment en ce qui concerne les critères de développement durable ;
- une amélioration de la qualité des services ;
- le droit à l'accessibilité pour tous types de situation de handicap fonctionnel, facteur d'amélioration de la qualité de vie de toute la population ;
- une politique tarifaire qui rende l'ensemble des transports accessible à toutes et à tous ;
- un renforcement de la présence de représentants des usagers à tous les niveaux où les politiques s'élaborent ;
- la prise en charge intégrale par l'employeur pour tous les salariés du coût du transport domicile/travail, en favorisant les transports collectifs et/ou par la mise à disposition de transports collectifs organisés et financés par l'employeur ;
- la création d'un pôle public de transport englobant l'ensemble des opérateurs de transports publics ;
- de donner au fret ferroviaire, fluvial et maritime un caractère de service public avec des missions concrètes ;
- la maîtrise publique de l'organisation des lignes.



Le Parlement Européen poursuit

sa politique de libéralisation du

RAIL



Le 26 février, le Parlement Européen a adopté en première lecture le 4^e paquet ferroviaire.

Bien qu'affaiblissant les règles strictes de séparation de la gestion de l'infrastructure de l'exploitation, le Parlement Européen a accepté le principe d'ouverture du marché du transport national de passagers d'ici 2022.

La présence de plus de 4000 cheminots venant de 17 pays à l'appel d'ETF le 25 février 2014 n'aura pas été inutile.

Elle aura permis le rejet de la remise en cause du droit de grève avec la mise en place d'un service minimum.

Les députés européens de la droite, du parti socialiste et une partie des verts ont soutenu la logique de la libéralisation.

Rien n'est encore joué. Il faut poursuivre les mobilisations en France et en Europe.

Le 4 avril prochain, à Bruxelles, à l'appel de la CES, sera l'occasion d'exprimer notre refus des politiques d'austérité et de réduction des dépenses publiques et d'autres choix pour une véritable politique européenne pour l'emploi, les salaires et la justice fiscale.

Le 22 mai à Paris, lors de la manifestation à l'appel de la CGT – UNSA – SUD-Rail, les cheminots exprimeront leur choix d'une autre réforme du ferroviaire en France, répondant aux besoins des usagers et améliorant les conditions sociales et de travail de tous les salariés du rail.

Le 25 mai, les citoyens, les cheminots, auront l'occasion de s'exprimer par leur vote lors des élections du Parlement Européen en faveur de candidats portant des valeurs pour la construction d'une Europe fondée sur la solidarité, la justice, la paix, la fraternité et à l'opposé d'une Europe basée sur la concurrence, le libre marché, la concurrence entre salariés et la libéralisation dans tous les domaines.

Ces rendez-vous revendicatifs et citoyens seront autant d'occasions pour peser dans les échéances à venir dans le cadre du processus législatif européen du 4^e paquet ferroviaire.

Le 4^e paquet ferroviaire sera examiné en juin en Conseil des Ministres des Transports. Si le texte n'était pas adopté dans les mêmes termes, il reviendrait en deuxième lecture au Parlement Européen durant le premier semestre 2015.

La CGT, avec ETF, continuera d'être attentive à l'évolution de ce dossier et mettre tout en œuvre pour stopper la poursuite de la libéralisation et de l'éclatement du système ferroviaire en France et en Europe.

Montreuil, le 27 février 2014

MAINTENANCE DU MATÉRIEL ROULANT



Extrait de la note de la fédération des cheminots CGT (novembre 2013)

Depuis la régionalisation, les régions ont financé l'achat massif de Matériels Roulants. Il est indéniable que sans ce volontarisme, le parc serait fortement réduit et en fin de vie. Cette régionalisation a permis de donner un souffle de vie dans nos établissements de province dont nombreux étaient voués à la fermeture. Sur le volume d'emploi également, même s'il reste difficile à chiffrer, ces trafics ont entraîné un besoin en personnel qualifié de maintenance et en ingénierie. Toutefois, face à la forte augmentation des trafics, nous pouvons affirmer que les gains de productivité ont été colossaux.

Au fil des années, les cheminots ont été les témoins de la longue dégradation des relations entre la SNCF et les constructeurs. Il est loin le temps où la SNCF co-développait les trains de nouvelle génération avec les constructeurs. Pourtant, le partage des connaissances des ingénieurs de la SNCF et des constructeurs a permis à la France de figurer parmi les premières nations du ferroviaire, mais surtout de donner aux usagers l'accès à un service public ferroviaire moderne.

Mais aujourd'hui, le discours guerrier est de rigueur. **Installer dans son dogme libéral, la Direction du Matériel indique regretter le manque de concurrence chez les constructeurs et se dit prête à acheter du matériel hors Europe.**

Les dirigeants des constructeurs, toujours à la recherche de profits, démarchent les régions et ainsi leur propose l'achat direct, sans la SNCF. Face au problème de financement des régions (austérité budgétaire), les constructeurs proposent la vente du matériel en leasing avec un contrat de maintenance. L'activité maintenance apporterait une source de profits sur le long terme, indépendante de leur cahier de commandes. Elle serait aussi l'opportunité de toujours plus délocaliser la construction et de basculer les effectifs vers la maintenance.

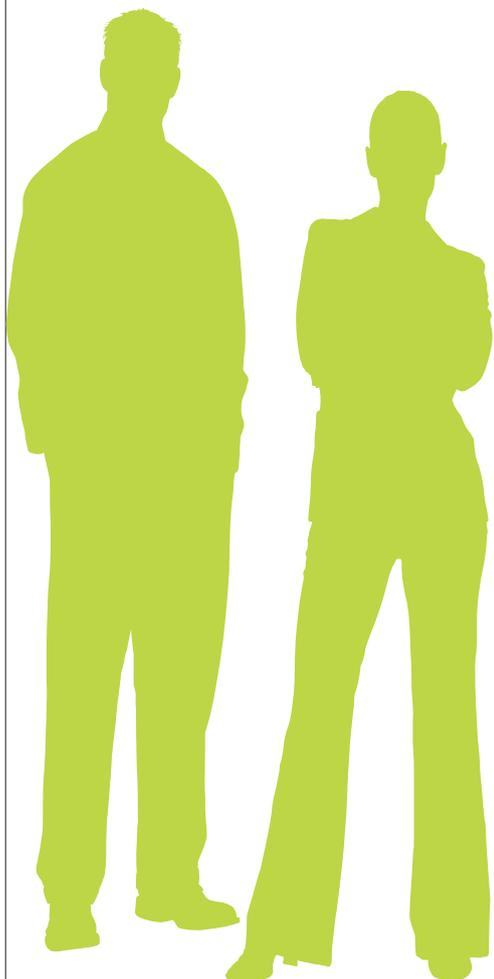
La maintenance intégrée du Matériel à l'exploitation ferroviaire est la seule organisation garante de l'efficacité et de la sécurité ferroviaire.

Pour une maintenance efficace en termes économique, de fiabilité et de sécurité, il est indispensable de procéder à sa mutualisation et à sa cohérence. La maintenance ferroviaire nécessite des personnels formés et spécialisés dans des métiers ferroviaires. La formation est donc un élément inconditionnel de leur capacité à réaliser du travail de qualité, d'être réactifs, à s'adapter aux évolutions technologiques, à être force de propositions pour l'amélioration du matériel existant. La technologie des différentes séries de matériels comporte de nombreux points communs. Les métiers sont semblables. Il faut donc concevoir des ateliers capables d'accueillir des locomotives, des automotrices, du matériel remorqué. « Une région, un atelier de maintenance du matériel régional » n'est pas la bonne réponse. Le matériel roulant ne s'arrête pas aux limites de la région. Cette conception induit des parcours parasites, un manque de réactivité, l'impossibilité de substituer un matériel de secours en situation perturbée.

Il faut donc concevoir la maintenance de façon globale en fonction de la réalité des trafics. Notre revendication du développement de la maintenance en bout de ligne porte ce souci de fiabilisation et d'efficience de la production des matériels. Les besoins sont en permanente évolution. Pouvoir affecter et réaffecter un parc d'engins est un atout pour un service public en phase avec les attentes des populations, pour un moindre coût. Ceci démontre que la propriété du Matériel Roulant doit rester à l'EPIC SNCF.

Cohérence de la maintenance, parce qu'il n'est pas concevable d'accepter l'idée d'une maintenance à plusieurs vitesses sur le territoire national. Etablir des règles de maintenance par série, en fonction de l'expérience et de l'expertise nationale est aussi une garantie pour la sécurité, la qualité et aussi contre les surcoûts et les gâchis.

La conception de nouveaux Matériels doit donc être effectuée en fonction des connaissances, des expériences et de l'organisation de la maintenance autour des besoins de l'exploitation ferroviaire. L'évolution technologique doit être partagée et débattue entre le mainteneur intégré à l'entreprise ferroviaire et les constructeurs (assembleurs et équipementiers). La question de l'achat du Matériel Roulant entre pleinement dans les prérogatives du pôle financier public.



APPROBATION DES STATUTS DE L'ASSOCIATION D'ÉTUDES SUR LE MATÉRIEL ROULANT

**SESSION
PLÉNIÈRE
DU
27 JANVIER
2014**

Parmi les quelque 1 400 pages adressées aux conseillers du CESER, dans le cadre de la préparation de la session du 27 janvier consacrée notamment au budget primitif, figure une proposition d'approbation des statuts de l'Association d'Études sur le Matériel Roulant ferroviaire- AEMR.

Il s'agit pour 9 régions - dont les Pays-de-la-Loire - de se coordonner et de mener des expertises dans le but d'acquiescer du matériel roulant ferroviaire. Ceci conduirait pour les régions concernées à se passer du savoir-faire de la SNCF.

La CGT se devait donc de pointer cette initiative et les risques qu'elle peut comporter.



CE QU'A DIT LA CGT – Intervention de Luc SERRANO

Dans le cadre de l'examen du BP 2014, la Région présente un rapport noyé dans une masse de documents ayant pour titre : « *Approbation des statuts de l'Association d'Études sur le Matériel Roulant* ».

La CGT ne peut laisser se constituer cette association dans la totale indifférence sans en pointer les risques. En effet, si nous pouvons admettre que l'organisation administrative, juridique et financière du système ferroviaire français est complexe, notamment pour ce qui est des dispositions régissant l'acquisition du matériel, elle ne peut être prétexte à la création d'une telle association.

Ce qui est en cause aujourd'hui va bien au-delà.

L'objectif – pour les régions - est de se saisir de la complexité qui existe dans les rapports entre les constructeurs, l'exploitant et les autorités organisatrices que sont les régions pour mettre hors-jeu l'entreprise publique dans le processus d'acquisition.

C'est, à terme, se passer de l'expertise technique, de l'ingénierie SNCF qui a pourtant servi en coopération avec ALSTOM à faire rouler le train qui détient toujours le record du monde de vitesse sur rail.

L'achat direct sans la SNCF, c'est prendre le risque d'être, à terme, complètement dépendant du secteur privé dont on sait que les intérêts ne sont pas forcément ceux de la collectivité.

En voulant se détacher de la SNCF sur cette question, les régions à la base de cette initiative, 9 sur 22, jouent aux apprentis sorciers.

Elles prennent le risque :

- de ne plus garantir la continuité des acquis sur la sécurité ;
- de ne plus assurer la compatibilité du parc pour sa circulation sur l'ensemble du réseau ;
- de ne plus capitaliser les compétences et l'expérience du personnel de l'entreprise publique ;
- de perdre la possibilité de mutualiser les moyens ;
- d'augmenter les disparités entre les séries, génératrices de surcoûts.

Pour la CGT, la création de cette association relève d'une posture idéologique sans véritable fondement, l'idée finale étant de mettre la main sur le matériel roulant, les ateliers et les cheminots en donnant au secteur privé les moyens de faire du beurre avec l'argent public et les salariés qui vont avec.



RÉSULTATS ÉLECTIONS

PROFESSIONNELLES DU 20 MARS 2014 AU CE SNCF DES PAYS DE LA LOIRE

Les cheminots confortent un syndicalisme de lutte porteur de propositions !

Avec 35,82 % des votes exprimés en faveur de la CGT au CE SNCF de la région des Pays de la Loire, résultat marqué par une progression dans les collèges maîtrise et cadres (respectivement + 0,89 % et + 0,28 %) les cheminots ont réaffirmé leur attachement à un syndicalisme qui n'hésite pas à se confronter aux choix libéraux de la Direction de l'entreprise et à défendre une autre voie, la "Voie du Service Public" (- 0,15 % à l'exécution). La CGT obtient 5 sièges sur 11 (+ 1 par rapport au dernier scrutin).

Malgré une nette progression du niveau de l'abstention, que la CGT ne déconnecte pas de la piètre organisation du scrutin par la Direction de la SNCF, l'attachement des cheminots au fait démocratique dans leur entreprise ne se dément pas. 72,20 % des cheminots de la région des Pays de la Loire se sont déterminés lors de ces élections.

Loin des postures d'opposition stérile ou d'accompagnement coupable, les cheminots ont une nouvelle fois décidé de s'engager pour un syndicalisme porteur de propositions et de luttes.

La CGT remercie à cet effet tou(te)s celles et ceux qui, par leur bulletin, lui ont apporté leur soutien et leurs encouragements.

C'est donc fort(e)s de cette légitimité - d'autres élu(e)s dans d'autres scrutins ne peuvent pas en dire autant - que les représentant(e)s du personnels élu(e)s vont pouvoir oeuvrer à l'aulne des valeurs de solidarité, de fraternité et de progrès social qui fondent l'action de la CGT.

Ils créeront les conditions de l'interpellation par les cheminots de tous les acteurs du système ferroviaire, notamment les dirigeants de la SNCF et les élus politiques et ce, chaque fois que cela s'avèrera nécessaire.

C'est pourquoi, par delà les urnes, soucieuse d'assumer pleinement et immédiatement les responsabilités qui lui sont conférées, la CGT invite tous les cheminot(e)s à se mobiliser pour gagner une réforme qui permette au système ferroviaire de répondre véritablement aux besoins de transport des marchandises et des voyageurs et qui vise aussi à améliorer les conditions de vie sociale et de travail de tous les salarié(e)s du rail, du public comme du privé.

Avec les organisations syndicales SUD-Rail et UNSA, la CGT appelle donc tous les cheminot(e)s à une grande manifestation nationale unitaire le 22 mai prochain à Paris.

Nantes, le 21 mars 2014

**La CGT remercie à cet effet
tou(te)s celles et ceux qui, par
leur bulletin,
lui ont apporté
leur soutien et leurs
encouragements.**



Scandale national

Non à la privatisation des routes !



2005-2006 : l'Etat a bradé ses routes aux sociétés d'autoroutes privées.
Conséquences : augmentation continue des péages, suppressions d'emplois...

2014 : ça continue !

Augmentation des tarifs de 0,8%. Le gouvernement continue la privatisation des routes et relance la construction des autoroutes en rallongeant la durée des concessions existantes de 2 à 3 ans.

Les routes : un bien commun

La route n'est pas une marchandise mais un bien public dont l'utilisateur a besoin au quotidien, nécessaire au développement économique, à l'emploi et à l'aménagement du territoire !

La route doit être entretenue avec un haut niveau de sécurité pour l'utilisateur et les salariés chargés de l'exploitation.

La route doit s'inscrire dans une politique de transport multimodale répondant aux exigences de transition énergétique et écologique, en complémentarité avec le développement des réseaux ferroviaires, fluviaux et maritimes.

On nous dit que l'Etat n'a pas d'argent. Pourtant les bénéfices des sociétés d'autoroutes sont conséquents. Ils doivent être réinvestis.

Les autoroutes doivent revenir sous maîtrise publique.

Les bénéfices des sociétés d'autoroutes non réinvestis rentrent directement dans les poches des actionnaires.

Une année supplémentaire de concession = 2 milliards d'€ = taux de rentabilité à 8%

Les routes nationales déjà financées par l'impôt seront payantes demain !

L'Etat sacrifie la dépense publique et continue de faire des cadeaux aux grands groupes financiers.

Doit on payer pour se déplacer, pour aller travailler, pour bénéficier de la sécurité routière?

L'utilisateur n'aura pas le choix !

Stop à la poursuite de la vente du réseau routier - autoroutier.

Non aux privatisations.

Un plan de relance autoroutier avec financement public = sources d'économies pour le contribuable à long terme.



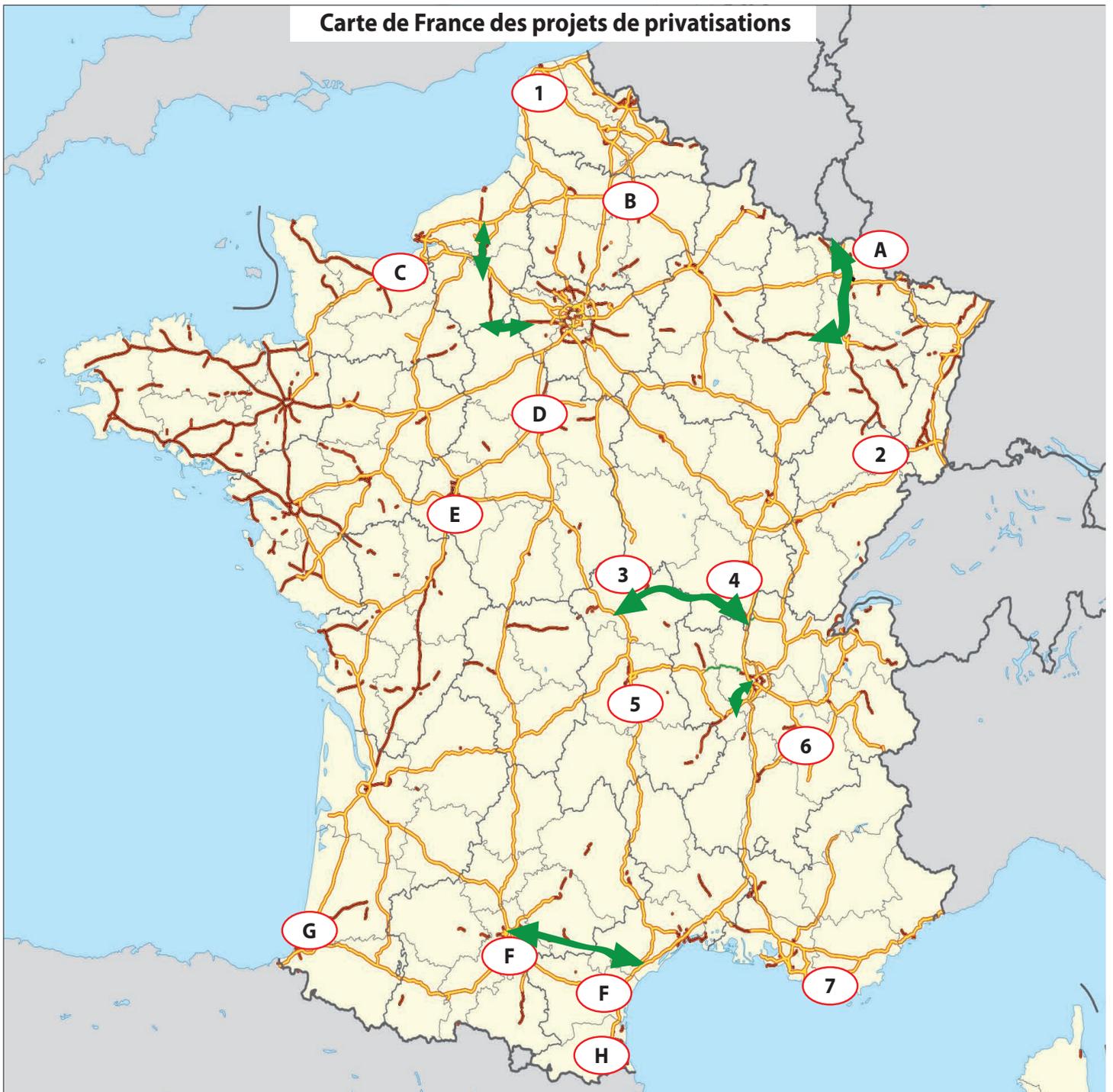
Salariés, usagers, citoyens, contribuables
Mobilisons nous !
Interpellons, le ministre de l'écologie et des transports, les élus, les associations.

Signons massivement la pétition

<http://www.petitionpublique.fr/?pi=P2014N46022>



Carte de France des projets de privatisations



Projets de privatisation des routes nationales et autoroutes concédées : Plan de relance autoroutier

Routes nationales				Autoroutes concédées		
N°	DIR	Section concernée	Km	N°	Section concernée	Km
1	DIR NORD	Extrémités RN 42 à St Omer et à boulogne	5	A	A4 Metz	10
2	DIR EST	RN1019 Sevenans - Héricourt	10	B	A29 Amiens	30
3	DIR CE	RCEA Allier / Montmarault - Le Montet	14	C	A13 - A813 Caen Rouen	30
4	DIR CE	RCEA Saone et Loire	7 ou 18	D	A10 Orléans	15
5	DIR MC	Elargissement A75 Sud clermont ferrand	11	E	A10 tours	25
6	DIR CE	A480 Grenoble voire A48	15	F	A61 Toulouse - Narbonne	35
7	DIR MED	Itinéraire A50 - A57	12	G	A63 Biarritz	25
				H	A9 Le Boulou	10



Plan investissements aurotoutier (création, élargissement, contournement, ...) 2015 - 2030 ; privatisations totales ou partielles de RN :(RN 126 Castres -Toulouse; RN 12/RN 154 Dreux-Nonancourt; A31 Toul-frontière luxembourgeoise; RCEA Montmarault - Macon; A45 Lyon- St Etienne; A28-A13 Contournement Est de Rouen)

BUDGET PRIMITIF 2014

SESSION
PLENIERE
DU
27 JANVIER
2014



L'élaboration de l'avis du CESER a donné lieu à quelques rebondissements.

La version initiale de cet avis convenait globalement à la CGT, malgré certains remaniements en Commission 1 (Finances) : **en effet, il pointait pour la première fois l'hypothèse de la mise en cause du seuil de 5 années de capacité de désendettement, seuil que la CGT a régulièrement contesté.**

Faute de temps, la Commission n'a pas pu adopter de conclusion à son projet d'avis sur le budget proposé par la Région. C'est donc le Bureau du CESER - à une faible majorité - qui a arrêté une conclusion indiquant que le CESER « prenait acte » du budget primitif 2014.

Pourtant, l'avis lui-même et les débats qui ont conduit à sa rédaction auraient dû conduire à la classique conclusion : « Ces remarques étant énoncées, le Conseil économique social environnemental émet un avis favorable sur le Budget (...) de la Région des Pays de la Loire » ; la CGT partageait ce souhait.

Pour elle, une conclusion contraire constituait un symbole inapproprié de défiance du CESER envers le Conseil Régional - voir la déclaration de la CGT.

Après de nombreuses discussions au sein du Bureau, il a finalement été décidé que la Commission 1 - réunie dans l'urgence - pourrait proposer d'amender cette conclusion vers une approbation du budget primitif.

C'est le sens du premier vote : VOTES sur l'amendement permettant au CESER de donner un avis favorable sur le budget primitif : 69 voix pour, 26 contre et 6 abstentions.

CE QUE DIT L'AVIS

Le Budget Primitif 2014 de la Région est soumis à l'avis du CESER à l'aube d'une année qui verra se conclure les négociations relatives **aux fonds européens**, d'une part, **au Contrat État/Région**, d'autre part, pour la période 2014-2020. Ces contractualisations généreront respectivement des flux financiers importants.

Le CESER sera particulièrement attentif aux **ajustements budgétaires qui interviendront lors du BS et de la DM2** et reconfigureront, sans doute sensiblement, le budget tel qu'il est présenté aujourd'hui.

2014 sera, par ailleurs, l'année d'une nouvelle étape de la **décentralisation** et celle de la mise en œuvre d'un « **pacte de confiance et de responsabilité** » entre l'État et les collectivités locales.

Le CESER sera également vigilant concernant les impacts de cette nouvelle étape de la décentralisation et ceux du « pacte de responsabilité et de confiance » sur les compétences et les finances de la Région.

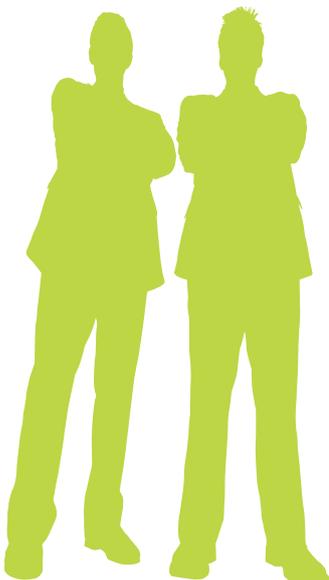
S'agissant du BP proprement dit, construit dans un contexte d'une économie qui demeure fragile, le CESER apprécie la volonté de la Région de poursuivre une politique d'investissement contra cyclique, à même de soutenir l'activité de secteurs durement touchés par la crise et, notamment, celui du BTP.

Au vu de la baisse inédite des recettes de fonctionnement, constatée sur ce budget, alors que les dépenses, elles, continuent de croître, **le CESER s'interroge sur les marges de manœuvre futures de la Région et encourage la collectivité à continuer à faire des économies, à la fois sur son fonctionnement propre et au niveau de ses politiques publiques.**

Considérant toutefois qu'il serait dommageable que les seules réponses aux difficultés budgétaires qui s'annoncent soient de remettre en cause lourdement les politiques publiques régionales tant en investissement qu'en fonctionnement, le **CESER réaffirme la nécessité d'une réforme globale des finances locales**, susceptible de redonner aux régions une part d'autonomie fiscale, dynamique et en cohérence avec l'exercice de leurs compétences.

À défaut, compte tenu de la réduction annoncée des dotations de l'État, les capacités d'intervention de la Région vont se réduire à moyen terme. Dans cette perspective, la Région pourrait être amenée à faire des choix dans le cadre de sa future PPI, entre le maintien de ses politiques publiques et/ou une révision de sa stratégie financière. Le CESER estime souhaitable que la Collectivité fasse part de ses réflexions sur cette question.

Enfin, le CESER s'interroge sur la réforme de l'apprentissage et ses différents volets. Le CESER s'inquiète des conséquences de la réforme du financement de l'apprentissage avec, notamment, la suppression de la prime aux employeurs de plus de 11 personnes. Il rappelle l'importance de l'apprentissage comme moyen de formation et sa place particulière en Pays de la Loire. Il estime nécessaire qu'une réflexion globale sur les modes de gouvernance de l'apprentissage soit menée à cette occasion, en associant les acteurs concernés.



BUDGET PRIMITIF 2014

SESSION
PLENIERE
DU
27 JANVIER
2014



CE QU'A DIT LA CGT

Intervention de Christian DUBOT (EXTRAITS)

La CGT partage ce qu'expriment les deux premiers paragraphes du projet d'avis qu'il s'agisse, pour le CESER, des « signaux avant-coureurs de cette reprise sont encore peu perceptibles » ou du « contexte de crise prolongée avec son cortège de difficultés » dans lequel « la Région a finalisé son budget primitif pour l'année 2014 »

A ce sujet, la CGT tient à réaffirmer que l'incantation à la sortie de crise ne suffit pas : en effet, sortir de la crise sans revisiter ni remettre en cause le système qui l'a générée est une tromperie...

Une parenthèse, la Région indique dans son document que sa seconde priorité « concerne des dispositions pour sortir de la crise, notamment par la création de nouveaux outils à destination des entreprises, pour favoriser l'export et préparer l'industrie du futur, soutenir l'économie de proximité ou encore l'emploi dans l'agriculture et l'agro-alimentaire » ; que ces dispositions puissent être opérantes, à voir après évaluation objective, mais de là à sortir de la crise !!!

Nous n'émettons pas de commentaire particulier sur les parties 2, 3 et 4 du projet d'avis ni sur les observations sur les politiques publiques quand bien même un certain nombre de remarques pourraient, selon nous, faire l'objet de sujets d'étude des Commissions de notre CESER, par exemple :

- « La Région annonce une concentration sur les projets labellisés par un pôle de compétitivité dont l'impact économique est le plus fort (dans le cadre de la revisite des politiques publiques) » indique la Commission 3 ; cela signifie quoi sur le fond pour le CESER ?

J'en viens maintenant aux trois points qui fondent notre désaccord.

En premier lieu, le projet d'avis proposé à la Commission le 20 janvier indiquait, suite aux réflexions de celle du 16 janvier : « Le CESER estime que, si cette réforme n'intervient pas rapidement, la Région serait fondée à réviser sa stratégie financière et sa politique d'endettement pour maintenir son soutien au développement économique, social et environnemental des Pays de la Loire ».

Le débat a eu lieu sur ce que pointait en creux cette formulation : le ratio de la limite du ratio de 5 ans de capacité de désendettement. Elle a été revue au prétexte qu'il s'agissait d'une position constante qu'a toujours eue le CESER. Dont acte...

Ce qui renvoie au second point de désaccord : ne jamais évoquer le « désengagement » de l'Etat, ne considérer que la seule marge de manoeuvre, en l'occurrence, consiste à réduire les dépenses publiques et ne convoquer qu'évasivement une réforme globale des finances locales.

Trois remarques s'imposent à la CGT – deux sont développées dans cette lettre faute de place :

- s'agissant du désengagement de l'Etat, quel scrupule a une majorité du CESER à ne pas pointer le fait que l'Etat ne cesse de se retirer de l'arène sociale ; il ne s'agit plus de désengagement mais de renoncement, d'abandon conscient de certaines politiques publiques de cohésion et de justice sociale ;
- s'agissant de la réforme des finances, pour la CGT, l'exigence réside dans la double réforme de la fiscalité et des financements donc des moyens d'intervention publique... des potentialités existent quand, en 20 ans, la part des salaires dans le PIB a baissé de 9,3 % et qu'ainsi 100 milliards d'euros sont passés des salariés au capital !!!

Le dernier point de notre désaccord porte sur la conclusion elle-même.

Elle n'a pas été débattue en Commission 1 et ce n'est pas la faute du rapporteur qui n'a pu faire sa proposition de conclusion occupé qu'il était à rédiger de nouveaux paragraphes du projet d'avis.

Pour la CGT, la formulation proposée par le Bureau du CESER :

- Premièrement, est inappropriée.
- Deuxièmement, signifie que la Région est la seule responsable des incertitudes et des contraintes qui caractérisent ce budget 2014.

Certes, la CGT a de nombreuses critiques à émettre en direction de la Région, notamment son mutisme relatif aux baisses de dotations et à une politique gouvernementale qui sacrifie les salariés, mais de là, lui faire endosser cette seule responsabilité, il y a une marge ; le CESER présente ainsi un positionnement partial à partir d'une réflexion tronquée !

- Enfin, parce qu'elle est inexplicitée, doit-on en déduire qu'elle est politique ?



VOTES :
L'avis a recueilli
75 VOIX POUR,
11 CONTRE et
18 ABSTENTIONS

ORIENTATIONS STRATÉGIQUES ET FINANCIÈRES DU PROGRAMME OPERATIONNEL RÉGIONAL FEDER-FSE 2014-2020

SESSION
PLÉNIÈRE
DU
27 JANVIER
2014



Les fonds structurels européens font l'objet d'une attention toute particulière du CESER, dans le contexte du changement de la gouvernance de ces fonds.

En effet, depuis cette année, les fonds structurels européens (FEDER, FEADER, FEAMP et le volet formation des FSE) sont désormais gérés par les régions.

CE QUE DIT L'AVIS

L'importance des financements européens pour le territoire régional est à souligner tant sur le plan du volume financier (presque 1 milliard de manière globale hors pilier de la PAC en termes en retombées sur le territoire) que sur le plan de son effet levier (cofinancement) et sur le plan de sa complémentarité avec les autres financements pour les porteurs de projets : Contrat de Plan Etat/Région, politiques publiques sectorielles, ...

L'avis rappelle un certain nombre des préoccupations du CESER, notamment :

- vigilance sur la question **des moyens dévolus au transfert de l'Etat à la Région** de la gestion des fonds européens et au suivi des programmes compte tenu des obligations de résultats pesant directement sur les autorités de gestion des Fonds ;
- attente du transfert de compétence une réelle **simplification des procédures** avec la mise en place d'un guichet unique, une réelle proximité avec les porteurs de projets ;
- regrets pour les **retards** pris pour la mise en oeuvre de cette nouvelle période de programmation.

On ignore encore tout pour ce qui concerne le Fonds Européen pour les activités maritimes et la pêche (FEAMP). **Cela signifie que l'année 2014 risque d'être une année blanche ;**

- attention sur les lignes de partage du FSE entre l'Etat pour le volet emploi, les départements pour le volet inclusion et la Région pour le volet formation ;
- nécessité du **soutien aux microprojets notamment associatifs** dont l'effet levier et créateur d'emploi sur les territoires et pour les populations est important ;
- demande d'une meilleure visibilité sur l'articulation des Fonds Européens avec le Contrat de Projets Etat/Région 2014-2020 et les politiques sectorielles de la Région.

Par ailleurs, le CESER a examiné la **Stratégie Régionale d'Innovation pour une spécialisation intelligente (SRI-SI)** définissant des domaines de spécialisation organisée autour de 6 filières.

Le CESER **comprend le principe de**

spécialisation des territoires voulu par l'Union Européenne mais souhaite cependant exprimer sa vigilance sur la nécessité de pouvoir, sur la période 2014-2020, intégrer des projets très innovants et/ou des filières émergentes qui pourraient naître dans cette période et pas identifiés actuellement.

Cette spécialisation intelligente autour de l'innovation doit répondre aux besoins des territoires et des populations.

Le CESER constate que l'interrégionalité, tout comme la politique contractuelle avec l'Etat, est absente des fonds européens et le regrette.

CE QU'A DIT LA CGT

Intervention de Yvic KERGROAC'H (EXTRAITS)

Les fonds structurels européens font l'objet d'une attention toute particulière du CESER, dans le contexte du changement de la gouvernance de ces fonds.

Leur montant, non négligeable (379 M€ pour le FEDER – FSE sur la période 2014-2020) revêt une importance accentuée par l'effet levier de ces fonds européens qui ont vocation à intervenir en cofinancement des projets bénéficiaires.

La CGT se félicite que la Région Pays-de-la-Loire bénéficie de la hausse – légère – de ce montant pour la période 2014-2020 par rapport à la période précédente 2007-2013, dans le contexte de la **baisse inédite du budget de l'Union Européenne.**

La CGT partage pleinement le regret du CESER sur le retard pris dans la mise en oeuvre de cette nouvelle période de programmation (...).

La CGT souhaite toutefois revenir sur la logique présidant à l'attribution des fonds structurels européens.

La nouvelle gouvernance de la gestion des fonds structurels européens n'a de nouveau que le nom puisqu'elle s'appuie sur la stratégie Europe 2020 qui vise à développer une économie basée sur la connaissance et l'innovation et à renforcer la compétitivité des entreprises.

Cette démarche est dans la lignée de la stratégie dite de Lisbonne qui déjà, en 2000, avait pour objectif de faire de l'Union Européenne l'économie de la connaissance la plus compétitive et la plus dynamique du monde d'ici 2010. Visiblement, nous en sommes loin aussi bien sur l'ensemble du territoire que sur la région ! **Les dépenses intérieures de Recherche et Développement de la Région ne représentent que 1,2 % de son PIB**, malgré un financement important de la Région.

Cette nouvelle gouvernance de la gestion des fonds structurels européens impose donc le respect



ORIENTATIONS STRATÉGIQUES ET FINANCIÈRES DU PROGRAMME OPERATIONNEL RÉGIONAL FEDER-FSE 2014-2020

des priorités fixées par la Commission Européenne : **pour obtenir les aides de l'Europe, il revient aux régions de cibler les spécialisations économiques sur leur territoire et de se doter d'une stratégie de spécialisation intelligente, c'est-à-dire d'établir un programme de priorités stratégique en accord avec la Communauté Européenne.**

Pour la CGT, les régions n'ont donc pas gagné par cette procédure de réelle autonomie de gestion. Impossible de financer des projets qui pourtant pourraient répondre aux besoins des populations si ceux-ci ne rentrent pas dans le cadre (ou le carcan) de cette spécialisation intelligente. A ceci s'ajoutent les questions concernant l'apprentissage et la formation en général.

On assiste donc à une soumission des décisions des élus régionaux aux décisions prises par la Commission Européenne. Cela pose donc pour la CGT un problème de démocratie.

Plus généralement, **nous contestons l'idée même de stratégie de spécialisation intelligente.**

Celle-ci entraîne l'accentuation et l'accélération des moyens sur une poignée de thèmes, de filières, voire de territoires, considérés comme étant des éléments d'excellence ; une tendance que la CGT dénonce car **la seule politique de l'excellence et de sur-concentration ne peut, en aucun cas, répondre aux besoins économiques, sociaux et environnementaux que la crise pose aujourd'hui avec force.**

La Région ne prend-elle pas des risques en focalisant ses moyens sur quelques filières ? Ne faut-il pas assurer le développement d'une diversité de productions manufacturières, notamment en lien avec le savoir-faire de la région son tissu PME et PMI ?

La CGT n'est pas favorable à un saupoudrage des interventions publiques mais ne veut pas non plus qu'une trop grande spécialisation sur des « niches » profite uniquement à des pôles déjà largement bénéficiaires des aides et soutiens publics.

Pour la CGT, la mission première des collectivités est de concourir à un développement juste et équilibré des territoires. Il est donc préférable que les aides attribuées le soient au profit de la modernisation de l'appareil productif en fonction de critères contractualisés incluant, notamment, des engagements précis en matière de création et de localisation des emplois, de respect de l'environnement, de développement harmonieux des territoires et de démocratie sociale.

La CGT demande enfin que durant cette mandature, la Commission 3 puisse travailler sur la spécialisation de l'économie régionale, avant tout avis du CESER sur les fonds européens.

Ces remarques étant faites, la CGT votera le projet d'avis.

VOTES :
L'avis a recueilli
96 VOIX POUR,
et
2 ABSTENTIONS

”



LA STRATÉGIE RÉGIONALE DE TRANSITION ÉNERGETIQUE

SESSION
PLÉNIÈRE
DU
27 JANVIER
2014



Soulignant la nécessité de la transition énergétique, le Conseil Régional a établi une feuille de route, complétée de 30 fiches actions : mettre en place un guichet unique pour la rénovation thermique, lutter contre la précarité énergétique, etc. Ces documents ont servi de base à l'avis du CESER

CE QUE DIT L'AVIS

Le CESER partage la nécessité d'une transition énergétique. Le temps imparti pour établir un avis ne lui a pas permis une analyse approfondie de "la feuille de route" et des 30 "fiches actions". Il a donc émis ses observations à la lumière du rapport "Les défis énergétiques à 2020" qu'il a produit fin 2012.

Les principaux objectifs de la Région relatifs à la transition énergétique sont ainsi identifiés :

- « Diviser par deux la quantité d'énergie consommée à l'horizon 2050 ».
- « Stabiliser la consommation électrique et produire l'équivalent en volume avec des énergies renouvelables (notamment marine) issues du territoire ».
- « Réduire fortement la dépendance du secteur des transports à la consommation du pétrole ».
- « Diviser par quatre les émissions de gaz à effet de serre » (objectif européen).

La Région évalue la transition énergétique entre 40 et 50 milliards d'euros d'investissements d'ici 2050, ce qui pose la question du financement de la transition énergétique dans un contexte économique de plus en plus difficile où l'emploi est une préoccupation majeure. Aussi, plus que jamais, toute décision qui engage l'avenir doit-elle être mesurée à l'aune de toutes les composantes du développement durable : elle doit être économiquement viable, respecter l'environnement, être socialement soutenable et apporter un progrès pour les hommes sur ce territoire.

Le CESER approuve également la décision de créer une **Conférence permanente de l'énergie** et du climat qui réunira tous les acteurs et suivra les progrès de la transition énergétique. Cette décision s'inscrit dans les préconisations du CESER de décembre 2012.

Le CESER partage l'ambition de la Région d'accompagner une nouvelle façon de consommer et de produire les énergies indispensables.

Des objectifs très ambitieux ont été définis à l'horizon 2050. A ce stade de la vision, pour le CESER, il est **indispensable de tracer une ligne directrice** et de construire en quelque sorte un plan pluriannuel de la transition énergétique.

Le CESER invite le Conseil Régional à renforcer l'implication des collectivités locales dans l'atteinte des objectifs de performance énergétique à travers les dispositifs existants.

Le rapport du CESER sur "les défis énergétiques à 2020" met en exergue les économies d'énergie et l'intérêt de la rénovation du bâti. Il note également l'attention portée à juste titre à la précarité énergétique.

Le CESER approuve la volonté de la Région de **favoriser les circuits courts** (notamment dans l'exploitation de l'énergie du bois).

Le rapport du CESER a établi que l'augmentation de la consommation d'électricité, depuis 2012, pour une progression de PIB supérieure à 1,5 %, ne pourrait pas être compensée par des énergies renouvelables à l'horizon 2020. **Les objectifs 2050 en énergies renouvelables semblent optimistes et s'appuient sur des technologies dont beaucoup sont encore expérimentales.**

Le CESER souligne le coût des énergies renouvelables. La Transition Énergétique est un enjeu économique et politique majeur.

Il s'agit de refondre en profondeur le mix-énergétique et les modes de production associés, pour s'adapter à des contraintes économiques, sociales et environnementales majeures. Cela nécessite une vigilance accrue sur la politique régionale en faveur de la recherche et du développement et de l'innovation. La Région devra veiller, après l'adoption finale de la loi de transition énergétique, à ce que la stratégie régionale intègre bien les orientations et les dispositions de cette nouvelle loi.

Le CESER salue la démarche pionnière de la Région sur la transition énergétique. Il reste attentif au dimensionnement des objectifs et au financement de leur mise en oeuvre. Il continuera à apporter sa contribution aux côtés des autres partenaires, pour définir les trajectoires adaptées à la Région et intégrer les décisions nationales concernant la future loi de transition énergétique.



LA STRATÉGIE RÉGIONALE DE TRANSITION ÉNERGETIQUE

CE QU'A DIT LA CGT

Intervention de Francine DESNOS (EXTRAITS)

Parler de perspectives énergétiques, 40 ans à l'avance, c'est un exercice toujours difficile ; il suffit d'imaginer le même exercice 40 ans en arrière : c'était avant les deux chocs pétroliers et le programme électronucléaire français était à ses balbutiements alors que le gaz de Lacq était en pleine production...

La CGT partage l'avis du CESER qui « *salue l'implication de la région sur un sujet majeur qui engage notre avenir et celui des générations futures* ».

La CGT identifie **trois enjeux fondamentaux** à l'horizon 2050 :

- **La réduction des inégalités d'accès à l'énergie**; pour mémoire, aujourd'hui, rien qu'en France, un ménage sur 10 est en situation de précarité énergétique.
- **Le réchauffement climatique** (...). Cela confère une responsabilité particulière aux pays les plus développés qui font de la mondialisation de l'économie leur modèle de développement.
- **L'accès à la ressource** (...) avec des accès aux matières premières de plus en plus difficiles techniquement avec des implications géopolitiques fortes.

Décider aujourd'hui et dans la prochaine décennie des évolutions en matière de transition énergétique c'est se donner les moyens qu'elles développent leurs pleins effets à l'horizon 2050.

Depuis 1995, **la CGT travaille sur un concept de développement humain durable** pour construire un autre modèle économique, social et écologique et combattre les comportements écologiquement et socialement irresponsables.

A partir de ses réflexions, elle émet quelques propositions qui peuvent trouver une déclinaison dans les actions proposées par le Conseil régional :

- **Conditionner toutes les aides, tous les usages de fonds publics, à des critères sociaux et environnementaux** (...). Ce peut être un élément de réponse à la question du financement de la transition énergétique posé dans le projet d'avis.
- Mettre véritablement en oeuvre l'article 4 de la loi de création de la BPI qui stipule : « *La Banque publique d'investissement prend en compte les enjeux environnementaux, sociaux, d'égalité professionnelle, d'équilibre dans l'aménagement économique des territoires, notamment des zones urbaines défavorisées, des zones rurales et des outre-mer et de gouvernance dans ses pratiques ainsi que dans la constitution et la gestion de son portefeuille d'engagements* ».

- Engager une **réindustrialisation locale** en réhabilitant une politique industrielle capable de favoriser les circuits courts entre les productions et les réponses aux besoins, limitant ainsi considérablement les flux mondiaux de transports et en développant des filières de traitement et revalorisation des déchets (automobile, matériel électronique, électroménager, navires...). Cette proposition permet d'articuler enjeux environnementaux, création d'emplois, développement économique en territoires.

- **Travailler avec les institutions représentatives du personnel sur les questions environnementales** avec comme objectif la dotation de nouvelles prérogatives aux CHSCT qui deviendraient « Comités d'hygiène et de sécurité des conditions de travail et de l'environnement ». Les questions de responsabilité sociale et environnementale des entreprises ne peuvent se traiter sans l'intervention des salariés.

- **Lutter contre la précarité énergétique** passe effectivement pour la CGT par la réhabilitation des logements anciens, la construction de logements sociaux respectueux de la norme RT 2012. La question de la formation des salariés du bâtiment et de reconnaissance de nouvelles qualifications est essentielle comme plus largement la question d'une revalorisation des salaires, des pensions et des minimas sociaux.

La décision de **la création d'une conférence permanente de l'énergie et du climat** est intéressante. La CGT y revendique une place pour les organisations syndicales représentatives des salariés au regard des enjeux en matière d'emplois, de formation et de conditions de travail que pose la transition énergétique.

Nationalement, **la CGT revendique la création d'un grand pôle public de l'énergie** intégrant l'ensemble de la filière pour développer, dans la sécurité, les moyens nécessaires, au service de l'intérêt général et des générations futures ainsi que la création d'une agence européenne de l'énergie. Elle est très attentive à la future loi de transition énergétique.

La CGT votera l'avis du CESER.

”

VOTES :
L'avis a recueilli
95 VOIX POUR,
5 CONTRE
et 1 ABSTENTION



COMMISSION PARITAIRE RÉGIONALE

INTERPROFESSIONNELLE DE L'ARTISANAT DES PAYS DE LA LOIRE

La Commission Paritaire Régionale Interprofessionnelle de l'Artisanat (CPRIA) des Pays de la Loire est mise en place depuis décembre 2009. Elle fait partie des 22 Commissions mises en place en régions.

Composée à part égale de représentants de l'Union Professionnelle de l'Artisanat et de représentants des organisations syndicales de salariés, cette Commission permet d'organiser le dialogue social pour les entreprises artisanales. Elle doit permettre de répondre aux attentes des salariés des entreprises de l'artisanat et du commerce de proximité ainsi qu'aux priorités des employeurs. Les missions dévolues aux CPRIA sont de plusieurs types :

- contribuer à la promotion de l'emploi dans l'artisanat et le commerce de proximité ;
- favoriser l'emploi et l'amélioration des conditions de travail ;
- permettre aux salariés de bénéficier d'avantages tels que les chèques vacances, les chèques cadeaux, ... ;
- améliorer l'accès des employeurs et des salariés aux informations d'ordre juridique et social concernant le travail dans l'entreprise : formation, apprentissage, hygiène et sécurité...

En Pays de la Loire, elle se réunit une fois par trimestre et fixe en début d'année les orientations des programmes de travail.

Ainsi, pour 2013, trois priorités ont été fixées :

- Faciliter l'instauration d'un dialogue social de qualité au sein de l'entreprise en soignant le temps d'accueil du nouveau salarié. Dans

ce cadre, un livret d'accueil a été élaboré. Il rassemble des fiches thématiques (contrat de travail, congés payés, formation...) répondant à des questions touchant au droit du travail.

- Développer la formation des salariés de l'artisanat : une expérimentation est engagée auprès des entreprises de la Presqu'île Guérandaise. L'objectif est d'informer et sensibiliser les chefs d'entreprises et les salariés sur l'importance de la formation tout au long de la vie.
- Prévenir les addictions dans les entreprises : chantier en cours.

Par ailleurs, la CPRIA accompagne le Comité des œuvres sociales et culturelles de l'artisanat qui offre des services aux actifs de l'artisanat (salariés, apprentis, chefs d'entreprises). Ces services sont regroupés sous l'appellation « Arti-Pass » et proposent des chèques cadeaux, des sorties culturelles à tarif réduit, des locations pour les vacances... (cf. site www.artipass.org).

Pour 2014, un site internet CPRIA Pays de la Loire est en cours d'élaboration.

Les salariés de l'artisanat et des commerces de proximité doivent être mieux informés des réalisations et des propositions des CPRIA. Ce sont des éléments à diffuser pendant les campagnes de déploiement en direction des salariés des TPE, en complément du bulletin CGT Salariés des Très Petites Entreprises dont le premier numéro est disponible sur le site CGT et dans les structures.

COORDONNÉES DES MANDATÉS
CGT à la CPRIA Pays de la Loire

Titulaire

M. Dominique DAUDERGNIER

Email

dominique.daudergnier@yahoo.fr

Suppléant

Mme Francine DESNOS

Email cgtpaysdeloire@wanadoo.fr

DÉCLARATION DE LA REPRÉSENTATION CGT À L'ASSEMBLÉE GÉNÉRALE DE L'ARACT PAYS DE LA LOIRE DU 22 JANVIER 2014

La représentation CGT ne s'oppose pas au programme d'activité prévu pour 2014.

Cependant, nous ne pouvons donner notre accord à la baisse constante et continue sur le financement et les effectifs de l'ARACT des Pays de la Loire.

De plus, les salariés voient leur charge de travail s'accroître du fait de la baisse de l'effectif opérationnel et du manque de financement qui ne permet pas d'effectuer un recrutement pour répondre au besoin.

Nous pensons que l'avenir de l'ARACT des Pays de la Loire est de plus en plus mis en difficulté.

Il est du rôle de l'ARACT d'être innovateur et moteur de l'amélioration des Conditions de Travail et d'en effectuer le transfert en direction des entreprises.

La nécessité de mener et renforcer une activité de Recherche et Développement s'impose.

L'ARACT doit rechercher/proposer/promouvoir des formes d'organisation du travail novatrices

tendant à « la vie au travail vécue et non subie » ceci tenant compte des compétences et des capacités des salariés.

Nous exigeons un véritable statut pour les membres siégeant au CA, permettant notamment le maintien du salaire, comme cela existe dans d'autres instances.

Angers, le 22 janvier 2014

Plan de formation 2014 du Comité Régional



Formation syndicale

DATE	INTITULÉ
1 ^{er} semestre – 2 jours	Commission Financière et de Contrôle
1 ^{er} semestre	Animateur à la vie syndicale
12 et 13 mai	Cogitiel – module structure
2 au 6 juin	Formation de Formateurs
Octobre – 3 jours	Administrateur d'une Caisse de Sécurité Sociale – prise de mandat
Novembre – 3 jours	Conseiller du salarié – prise de mandat
Novembre – 3 jours	Défenseur syndical

Formation ISSTO

DATE	INTITULÉ
23 au 25 avril	Redonner du sens au travail La place du travail, son contenu, son organisation, ses finalités... Nouveau statut du travail salarié, sécurité sociale professionnelle...
22 et 23 mai	Enjeux environnementaux et développement humain durable (3 modules de 2 jours) Module 2 : emploi et transition écologique
18 et 19 juin	L'Europe (3 modules de 2 jours) Module 1 : L'Europe : Institutions, droit et discipline budgétaire
Septembre – 2 jours	Enjeux environnementaux et développement humain durable (3 modules de 2 jours) Module 3 : rôle et intervention de la puissance publique et des citoyens
Septembre – 2 jours	L'Europe (3 modules de 2 jours) Module 2 : L'Europe : Cohésion sociale, politique régionale
Octobre – 3 jours	Droit du travail et droit pénal Notion de droit pénal du travail. Les ressources du droit du travail en matière pénale. La mise en mouvement de l'action publique. L'intervention du syndicat.
Novembre – 2 jours	L'Europe (3 modules de 2 jours) Module 3 : L'Europe : Les politiques sociales en Europe
Novembre – 3 jours	Responsabilité sociale des entreprises Les normes, les outils, les enjeux. Les salariés et la RSE Les deux faces de la RSE Le contrôle de son efficacité
Décembre – 3 jours	L'exercice des libertés fondamentales à l'entreprise Droits fondamentaux et libertés fondamentales. Les normes. Point sur les libertés fondamentales à l'entreprise. Le syndicat face aux atteintes aux libertés fondamentales dans et hors de l'entreprise



PETITION NATIONALE

Scandale national : Non aux privatisations des routes !

► **Après le scandale national des privatisations des sociétés concessionnaires publiques en 2005-2006**, bradées par les Gouvernements successifs de Raffarin et Villepin... Le Gouvernement actuel cherche à mettre en place un plan de relance autoroutier 2015-2020 en confiant à nouveau aux sociétés actuelles, la réalisation et l'exploitation de tronçons de routes nationales (voir carte) exploitées pour certains projets par les services routiers de l'Etat des Directions Interdépartementales des Routes (DIR) et pour d'autres opérations déjà concédées. On dit que l'Etat n'a pas d'argent, il confie donc leur financement (1,2 milliards € impactent les DIR et 2,5 milliards concernent des opérations supplémentaires demandées aux sociétés d'autoroutes) aux sociétés concessionnaires actuelles par « adossement » des projets en contrepartie d'un allongement des durées de concessions existantes (de 2 à 3 ans supplémentaires s'ajoutant aux 30 ans). C'est un nouveau scandale car il est avéré que la quasi-totalité des investissements sera remboursé dans les dix prochaines années ; les années restantes des concessions rapporteront des sommes considérables payées par les usagers : **en quelque sorte une double peine puisque les routes concernées sont déjà payées par les contribuables et continueront d'être payées par l'utilisateur** pendant les années de concessions à travers les péages, quoiqu'en disent certains élus locaux en promettant une exonération du péage pour les riverains ! Cette stratégie de l'Etat de faire croire que c'est le recours à l'argent privé qui va financer ces projets, et que cela permet d'accélérer la mise en œuvre des opérations, est FAUSSEMENT assénée par le Gouvernement et certains élus.

Cette pétition a pour objectif d'alerter contre la privatisation des routes nationales et la hausse continue des péages pour le profit des sociétés privées d'autoroutes : leurs bénéfices doivent être réinvestis, ce qui est loin d'être le cas selon la Cour des comptes, au profit de l'intérêt général dans le cadre de négociation de nouveaux contrats de plan entre l'Etat et les sociétés d'autoroutes, favorables au retour des bénéfices aux infrastructures de transport.

► **Où est la liberté de choix de l'utilisateur d'une route nationale gratuite**, sans être obligé de se déplacer sur l'autoroute payante pour aller au travail ? Sachant que ce dernier a le droit à un itinéraire alternatif de routes nationales de qualité et gratuit : principe de contrepartie effective aux péages et principe d'égalité de traitement de l'utilisateur, droit déjà supprimé par exemple sur la RN10. Cela suppose, pour l'entretien et la mise à niveau de sécurité des routes existantes à 2x2 voies nécessaires pour les usagers, l'écoulement des trafics et le traitement de la congestion, une volonté politique de rechercher des ressources financières disponibles afin de rester sous maîtrise d'ouvrage publique avec la capacité de faire des emprunts à des taux d'intérêt bas et sortir des contraintes du marché. Avec un budget de l'Etat qui ne sacrifie pas les dépenses publiques au motif que l'Etat doit se désendetter et une enveloppe de plus d'1 milliard € de recettes perdue de l'Ecotaxe, si le Gouvernement ne lève pas la suspension rapidement...

Cette pétition doit permettre de réaffirmer la nécessité d'une maîtrise publique globale du système de transport. C'est répondre à l'intérêt général et aux besoins, dans un souci de complémentarité entre les modes de transports en replaçant le service public au cœur des enjeux de la transition énergétique et écologique.