

## Conseil National de la Transition Ecologique Du 14 novembre 2013

### DECLARATION PREALABLE CGT

Monsieur le Ministre,  
Mesdames, Messieurs,

Il n'est pas dans les traditions de commencer un Conseil National par une déclaration. Mais, l'actualité de ces dernières semaines nous y oblige.

Depuis le Grenelle de l'Environnement en 2007, les questions environnementales font l'objet de nombreux débats, de nombreuses réunions allant jusqu'à la tenue de 2 conférences environnementales, dont la dernière s'est tenue il y a quelques semaines, avec une constante : l'absence des transports dans ces deux conférences, malgré nos multiples demandes.

Et au vu des évènements, on comprend l'attitude du Gouvernement qui évite de parler d'un dossier qui dérange, parce qu'il aborde des choix fondamentaux touchant les logiques ultra libérales et capitalistes portées par les gouvernements successifs dont le vôtre, Monsieur le Ministre. Résultat : on s'éloigne des objectifs du Grenelle de l'Environnement, la part modale du Fret ferroviaire et fluvial continue de baisser, les gaz à effet de serre progressent et nous prenons connaissance du rapport du GIEC extrêmement alarmant.

Pourtant, il est bon de rappeler que la «multimodalité» et le «juste coût des transports» sont inscrits dans la LOTI mais pas mis en œuvre ; comme n'ont jamais été transcrits dans la loi, contrairement aux décisions du Grenelle de l'Environnement, le fait que «le développement du fret ferré, maritime et fluvial est déclaré d'intérêt général».

Oui, Monsieur le Ministre, le gouvernement auquel vous appartenez envoie de mauvais signes pour un véritable report modal répondant aux enjeux économiques, sociaux et environnementaux allant vers une diminution des émissions de Gaz à Effet de Serre (GES).

Il en est ainsi de la généralisation du 44 tonnes, en janvier 2013, lancée par le précédent gouvernement que vous avez suivi dans la démarche.

Cela ne suffisant pas, vous voulez augmenter, à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2014, la TVA de 7% à 10% dans les transports publics, dans le cadre des hausses destinées à financer le Crédit d'Impôt Compétitivité Entreprise (CICE).

**Comment oser proposer cette nouvelle hausse de la TVA dans les transports publics quand on veut inciter les citoyens à utiliser ces transports publics ?** Des salariés et ménages sur lesquels la contribution climat/énergie va déjà essentiellement reposer.

Si cette hausse de la TVA devait voir le jour, elle aurait pour effet d'entraîner des augmentations significatives du prix du transport, alors que le pouvoir d'achat se réduit pour la grande majorité des salariés.

A cela s'ajoutent les effets négatifs qu'une telle augmentation aura sur les investissements nécessaires pour développer et améliorer les transports publics, sachant que le Projet de Loi de Finances 2014 impose aux collectivités territoriales de faire 1,5 milliard d'euros d'économie en 2014 et autant pour 2015.

C'est pourquoi nous proposons une TVA réduite à 5% pour les transports publics.

Et puis, pour couronner le tout, c'est la suspension de l'écotaxe poids lourds.

**Votre Gouvernement, en suspendant la mise en œuvre de l'écotaxe poids lourds au 1er janvier 2014, vient –une nouvelle fois- de céder aux pressions du Patronat,** aux lobbies routiers, condamnant encore un peu plus tout report modal vers les modes alternatifs (rail-fluvial).

Le transport routier marchandises est sous-tarifé, l'ensemble des coûts externes (coûts d'usage des infrastructures, des nuisances et de la pollution, de l'accidentologie ...) ne sont pas facturés et sont donc supportés par la collectivité et le contribuable, ce qui permet aux entreprises de délocaliser leur production à tout va, de travailler à flux tendu et sans stocks, multipliant les parcours parasites des marchandises. Cette sous-tarification du transport routier de marchandises (TRM) est source de concurrence avec les modes plus vertueux ferroviaire et fluvial sur fond de dumping social à travers des travailleurs à bas coût des pays de l'Europe de l'Est, de précarité de l'emploi dans les entreprises de transports, mais aussi de désindustrialisation, de fermetures de sites de production, de licenciements... Qui plus est cette sous-tarification du TRM qui tire vers le bas les conditions sociales et salaires des conducteurs, est également largement subventionnée par l'Etat à travers les réductions de la taxe à l'essieu et des remboursements de la taxe sur le gasoil professionnel.

Il faut également signaler que le patronat routier sera exonéré de la nouvelle taxe « climat énergie » qui reposera essentiellement sur les ménages et les salariés ce qui est encore une nouvelle injustice !

**L'amalgame scandaleux** qui est mis en avant par les différents protagonistes (allant de la FNTR, la FNSEA, le MEDEF ou autre CGPME ... avec le soutien des forces politiques de droite et d'extrême droite) des mouvements de ces derniers jours a **pour unique but de diviser –un peu plus- les salariés qu'ils exploitent**, menacent, licencient à longueur d'année en prenant appui sur le juste mécontentement des salariés par rapport au gouvernement qui a choisi le camp du patronat auquel il multiplie les cadeaux fiscaux pendant que s'enchaînent les reculs sociaux pour les salariés.

Faut il rappeler que cette éco taxe poids lourds s'inscrit dans une évolution trop lente mais positive de la directive euro-vignette, et qu'elle a fait l'objet d'un engagement unanime des organisations, dont le MEDEF, CGPME, la FNSEA, à la table ronde du Grenelle de l'environnement du 21 octobre 2007. Son principe, après des aménagements du dispositif initialement prévu, avait été voté à la quasi unanimité par le Parlement dans la loi de la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement du 3 août 2009 et associé à l'orientation de tendre vers le juste coût du transport, inscrite également dans la même loi ainsi que dans la loi d'orientation des transports intérieurs (LOTI). Comment ne pas voir une attitude de manipulation dans la soudaine contestation par ces organisations qui l'ont adopté à l'époque, MEDEF, CGPME, FNSEA singulièrement ? Comment croire au consensus et à la fiabilité des positions ?

### **Nous rappelons que les intérêts du patronat sont toujours antagoniques avec ceux des salariés !**

Mais attention, les porteurs de bonnets rouges «made in Ecosse» pourraient bien, rapidement, être confrontés à la mobilisation des salariés qui ne se laisseront pas éternellement berner.

**Ce renoncement va avoir de lourdes conséquences** sur le financement des infrastructures ferroviaires, fluviales et routières ; avec le risque d'aller vers de nouvelles concessions routières (nouvelles privatisations), la remise en cause du financement des Trains d'Equilibre du Territoire (TET)... Et, dans le même temps, on apprend que l'Etat ne versera pas à RFF la compensation sur les péages pour 2013 : soit 135 millions d'euros !!! En plus du manque à gagner, de 750 millions d'euros pour les infrastructures et 150 millions d'euros pour les territoires, le gouvernement devra financer le Partenariat Public/Privé (PPP) engagé sous la présidence Sarkozy, conclu avec le consortium ECOMOUV (Groupe Autoroutier Italien Autostrade - Vivendi, SNCF, Thales) pour une période de 13 ans et qui se chiffrera à plusieurs milliards.

Un quart de la collecte écotaxe, soit 230 millions d'euros par an, serait consacré au paiement du loyer à cette société. **Démonstration est faite –une nouvelle fois- de la nocivité des PPP**, à quoi s'ajoute, dans ce cas, une privatisation d'une des missions régaliennes de l'Etat qui est de prélever les impôts et taxes. Et, là encore, le gouvernement est en responsabilité, Monsieur le Ministre.

Les contribuables, les salariés risquent –une fois de plus- d'être sollicités pour financer le manque à gagner. D'où la nécessité, également, d'une véritable réforme fiscale.

**Pour la CGT, la fiscalité de notre pays est injuste et inefficace.** Elle repose pour beaucoup sur la TVA qui est l'impôt le plus injuste qui soit, sur une faiblesse de l'impôt sur le revenu, notamment pour les riches. Elle taxe plus le travail que le capital. A cela s'ajoute la kyrielle de niches fiscales : exonérations de cotisations qui représentent plus de 200 milliards d'euros, par an, de cadeaux faits aux entreprises ; sans aucun contrôle de

l'utilisation de cet argent. Le crédit impôt compétitivité de 20 milliards/an en est le plus fragrant exemple, puisqu'il profite essentiellement aux grands groupes de commerce qui ne délocalisent pas. Ce cadeau du Gouvernement est voué à accélérer les suppressions d'emplois. Par exemple : Fret SNCF a touché –pour le 1<sup>er</sup> semestre- 5 millions d'euros, au titre du CICE et supprimé 500 emplois, mais rien pour l'investissement, rien pour la reconquête du Fret SNCF !

L'impôt est un moyen d'émancipation de la Société. Le populisme et la démagogie, sur ce sujet, sont inacceptables ! Ce sont, d'ailleurs, souvent les mêmes qui veulent supprimer les impôts puis, ensuite, réclament plus de policiers (certains se reconnaîtront).

La fiscalité environnementale doit s'inscrire dans une réforme fiscale d'envergure en faveur du monde du travail. Elle doit s'appuyer sur une autre façon de travailler, de produire et de transporter les marchandises.

Ce qui pose la question de remettre l'appareil industriel au cœur des enjeux et du débat, d'œuvrer à la reconquête industrielle, de relocalisation des productions –dans un concept de circuit court territorial-, posant bien la question du juste coût du transport des marchandises dans les coûts de production, de la complémentarité entre les modes passant par un véritable service public du transport marchandises par le rail, mais aussi d'un renouveau du fluvial ...

Cela nécessite de sortir de la spirale qui empêche un véritable inversement dans l'émission des Gaz à Effet de Serre –porté par les politiques ultralibérales- qui s'amplifie, où les maîtres mots sont : compétitivité, concurrence, coût du travail ... alors qu'il s'agit du «coût du capital».

Tant que l'on considérera le travail comme un coût, alors qu'il est la véritable richesse ; tant que l'on aura l'œil rivé sur le niveau du Cac 40 : on parlera environnement sans avancer !

### **De quelle compétitivité parle-t-on lorsqu'il s'agit de l'avenir de la planète, de l'être humain ?**

Et, sans faire de raccourci et de conclusions hâtives, la catastrophe qui vient de se dérouler aux Philippines ne peut nous laisser indifférents et je me permettrai de citer un extrait d'une interview de Jean Jouzel, climatologue, dans un quotidien -mardi 12 novembre- : *«notre crainte, c'est que le réchauffement climatique ne favorise des cyclones de plus en plus violents, provoquant des dégâts de plus en plus graves. Si les événements de ce type continuent à se multiplier, il est probable que –dans le prochain rapport du GIEC- le lien soit fait avec les activités humaines»* fin de citation.

C'est aussi pourquoi nous pensons que l'accord de libre échange –qui se négocie entre l'Europe et les Etats-Unis- est une mauvaise chose, aussi, pour l'environnement et le concept d'économie circulaire.

On peut parler « environnement » tant que l'on veut, mais **tant que le transport routier de marchandises sera sous-tarifé, tant que ce sera la loi de la «jungle» dans le transport maritime** -où des bateaux coulent avec des milliers de conteneurs dont on ne connaît pas exactement le contenu-, **on continuera à polluer la planète, les océans.**

Et nous –ici- nous continuerons tranquillement, entre gens de bonne compagnie que beaucoup de choses opposent (et l'actualité nous le rappelle violemment) à parler «environnement » pendant que les émissions de GES continueront de progresser, que des salariés seront exploités dans des conditions inadmissibles tant dans le TRM que sur les bateaux et dans nombre de pays jusqu'à «en crever» (et nous ne pouvons que soutenir le digne et juste combat des salariés du Bangladesh et de l'Indonésie).

La position de la CGT est claire. Nous aimerions connaître celle du Gouvernement et du Patronat dans sa diversité à la manœuvre –ces derniers jours- si nous voulons que ce Conseil National puisse travailler dans la sérénité.