

VERS LE « JUSTE COÛT » DU TRANSPORT POUR L'EMPLOI, LA SECURITE ET L'ENVIRONNEMENT



Depuis plusieurs mois, les difficultés pour le maintien en activité des industries agroalimentaires bretonnes seraient dues à l'écotaxe Poids Lourds. Chefs d'entreprise, agriculteurs, se sont succédés ces derniers jours au chevet des salariés licenciés pour orienter leur lutte vers les portiques chargés de comptabiliser le kilométrage des camions de marchandises.

Cette nouvelle taxe Poids Lourds décidée en 2009 dont l'application devrait voir le jour d'ici peu, n'est pas encore effective qu'elle serait déjà la cause des licenciements annoncés dans les grands groupes de l'agroalimentaire.

Le transport routier représente 99% du trafic fret en Bretagne. Cela a comme conséquences, d'une part de générer un trafic considérable sur nos routes, et d'autre part de faire que la Bretagne soit une des régions qui, avec l'importance du transport routier de marchandises, pollue le plus et augmente les émissions de gaz à effet de serre. Cette politique des transports mobilise des moyens financiers importants nécessaires à l'entretien des routes, limite le report modal au détriment des modes alternatifs comme le fer ou le maritime et cela au détriment de l'environnement et de la sécurité routière.

Enfin, sur l'ensemble du transport routier, les plus polluants sont les petits parcours (120 kms) et sont les plus nombreux en Bretagne.

Pour la Cgt, l'internalisation des coûts externes des modes de transports, notamment routiers, est une nécessité pour sortir de leur sous tarification. La logique consiste à imposer la tarification du fret à son juste coût afin d'en finir avec une concurrence qui se nourrit entre les modes

de transport et les salariés de la route, du rail, du fleuve et de la sous-traitance.

Cette contribution doit favoriser le transport fret ou fluvial, moins cher, moins polluant, mais à développer. Cela s'inscrit dans les transitions énergétiques et écologiques voulues et décidées par les pouvoirs publics.

Comme toutes les taxes, si elles sont injustes pour ceux qui y sont contraints, celle-là a le mérite de faire payer ceux qui polluent le plus et détériorent le plus les routes qui sont des biens collectifs.

Une autre ambition dédiée à cette taxe est d'inciter les sites de productions à être proche des lieux d'élevages. Exactement ce que remettent en cause les licenciements d'aujourd'hui qui favorisent leurs critères de compétitivité au détriment de l'emploi et de l'industrie intelligente.

L'aménagement du territoire est un enjeu majeur pour que la population puisse équitablement travailler sur toute la région. Cela nécessite une péréquation des financements pour permettre que les activités industrielles se développent de manière égalitaire à l'inverse de la recherche d'une métropolisation d'excellence qui accélère la désertification rurale, particulièrement dans le centre Bretagne.

Si on prend l'ensemble des coûts des modes de transports, celui routier est le plus cher mais, **plus du tiers de ce coût est supporté par la collectivité** et non par les transporteurs ou les donneurs d'ordre.

Dans les faits, la taxe sera payée par les transporteurs qui la reporteront sur leurs donneurs d'ordre. Ils se trouvent être ceux qui sonnent le tocsin et sont la principale cause des maux de l'économie de notre pays et plus singulièrement dans notre région.

La légitime mobilisation des futurs salariés licenciés est détournée pour baisser le coût des transports, satisfaire l'appétit sans limite des actionnaires, et par incidence accélérer leur propre licenciement.

VERS LE « JUSTE COÛT » DU TRANSPORT POUR L'EMPLOI, LA SECURITE ET L'ENVIRONNEMENT

C'est d'autant plus morbide que **les principaux instigateurs de cette machiavélique manipulation** sont les mêmes qui **payent leurs salariés au plus bas** comme dans la grande distribution, les abattoirs ou encore le transport.

Cette faiblesse des salaires leur permet d'ailleurs de bénéficier d'allègement de cotisations sociales les plus fortes.

Le plus horrible, c'est que des salariés en arrivent à s'affronter physiquement pour défendre leur emploi alors que les fossoyeurs de l'emploi les regardent en se frottant les mains.

L'écotaxe Poids Lourds en elle-même ne réglera pas les situations d'emploi. De même, elle n'interfère pas sur les décisions des directions d'entreprise de licencier. Par contre, elle peut être un frein pour les entreprises de s'éloigner des sites de matière première en délocalisant pour faire plaisir aux actionnaires et en laissant derrière eux des centaines ou milliers de salariés à la rue ainsi que des territoires désertifiés.

Il est à noter au passage, que le patronat du transport routier vient d'obtenir l'exonération de sa contribution à la taxe climat énergie par le Premier Ministre. C'est aussi le moment où une fronde de députés de l'opposition demande la suppression de l'écotaxe Poids Lourds, alors qu'ils avaient été contraints, par les décisions du Grenelle de l'environnement, de la voter lorsqu'ils étaient dans la majorité.

On comprend mieux pourquoi les plus intéressés, par la non application de cet impôt pour l'environnement, ne sont ni les salariés, ni les éleveurs, du moins les plus « petits ».

Devant cette situation, il faut revoir le concept de production, comme le demande la Cgt, en prenant en compte la réflexion par filière. Il n'y a pas d'avenir pour

l'environnement dans une société qui se base sur la compétitivité, plaçant les salariés en concurrence et développant la logique du bas coût. C'est pourquoi la Cgt fait du développement humain durable une priorité.

Des choix de société sont à faire. Mais pas celui du gouvernement tendant à écouter les sirènes des lobbys économiques pour apporter de nouvelles dérogations. Le patronat n'en aura jamais assez. La succession de cadeaux qui lui sont fait au nom du maintien de l'emploi ne cesse d'augmenter le nombre de chômeurs et de salariés pauvres. A un moment, il faudra affronter les réalités : Arrêter d'augmenter nos impôts et faire payer les actionnaires des entreprises.

Les recettes de l'écotaxe Poids Lourds doivent être reversées aux conseils généraux pour entretenir les routes dégradées par les camions. Si ces ressources n'existent pas, les collectivités vont devoir trouver des fonds en augmentant encore les impôts des citoyens dans lesquels vont nécessairement se retrouver les salariés licenciés.

Alors, oui, la mobilisation doit se poursuivre, mais pour maintenir et développer les activités industrielles et les emplois qui y sont liés.

Les enjeux posés au monde du travail consistent à rassembler les salariés, ceux qui sont dans des situations difficiles et les autres, pour s'opposer à un patronat qui n'a que pour objectif de s'accaparer l'ensemble des richesses créées par les travailleurs.

Dans ce sens, la Cgt appelle les salariés à se mobiliser par des actions dans les entreprises pour faire entendre leurs revendications, et exiger des augmentations de salaire, des bonnes conditions de travail et des créations d'emplois avec des jeunes qui sont actuellement la génération la plus exposée à la précarité, la misère et la pauvreté.