

**Intervention de la CGT concernant
l'Avis sur la logistique en Région Centre**

par Philippe CORDAT

Madame la Vice-Présidente du Conseil régional,
Monsieur le Président,
Mesdames, Messieurs les conseillers,

Si le groupe CGT apprécie positivement le travail entrepris pour la réalisation d'un rapport sur la logistique en région, plusieurs aspects de celui-ci et questions soulevées hier, notamment sur le rôle de la SNCF, la responsabilité sociale et sociétale des grands groupes ainsi que les nuisances produites par l'explosion des transports routiers et aériens des marchandises, mériteront d'être approfondis.

Avec ce document, nous disposons d'un état des lieux qui éclaire un peu plus les réalités régionales pesantes et transférables à d'autres régions autour desquelles l'ensemble de la société (les acteurs sociaux, les élus, les collectivités et plus largement la puissance publique) devrait réfléchir. Une nouvelle approche est nécessaire. Nos ambitions doivent intégrer : préoccupation constante de protection de l'environnement, élévation de la qualité de la vie et politique de relocalisation des productions et volonté déterminée à promouvoir l'humain et le social au coeur de tous les choix et décisions.

Pour la CGT, la logistique n'est pas une filière en soi. La logistique a toujours existé. Elle est liée aux transports et aux activités productives créatrices de richesse. Son évolution découle d'une étape dans la mondialisation capitaliste et des stratégies de financiarisation de l'économie poussées par les grands groupes. La période d'auditions et d'échanges dans le groupe de travail, les débats dans les commissions de notre CESER ont révélé des approches sur le sujet souvent différentes voire divergentes. Nos constats sur le devenir de la logistique et nos préconisations divergent.

Les évolutions en débat dans les CESER devraient à l'avenir attirer notre attention.

Nous devons mieux équilibrer nos approches et traiter à égalité les préoccupations sociales, environnementales et économiques.

Les auditions de dirigeants d'entreprises ne sont certes pas inintéressantes, nous en avons besoin pour mener la réflexion, mais nous avons également besoin d'auditionner les salariés et leurs représentants, celles et ceux qui interviennent pour la protection et la défense de l'environnement.

Des différences et des divergences se sont exprimées au cours de la réalisation de ce rapport. Les approches croisées émaillent assez bien ce document.

En revanche, l'avis qui nous est proposé, tout comme

l'affirmation hier du désengagement de l'opérateur public des transports (de la SNCF) sur le fret en dehors de toute responsabilité politique et au nom d'une logique économique, ne sont pas sans nous interroger.

Pour la CGT, aucune activité n'est figée une fois pour toutes. En revanche, nous ne saurions ne nous en remettre qu'aux seules apparences ou aux seules évidences de la société de consommation dans laquelle nombre d'acteurs rompus au libéralisme, veulent enfermer toute la société.

Des dizaines de milliers de salariés ont été licenciés, exclus de leur droit au travail par les entreprises détenues par les grands groupes de notre région pour délocaliser, brader les

productions et les savoir-faire, voler les brevets, piller les fonds publics, externaliser tout ce qui ne relève pas du coeur de métier. Nous ne saurions nous satisfaire des discours de ceux qui ne raisonnent qu'à partir de leurs intérêts privés.

Le discours du « zéro stock », du « juste à temps » qui s'est accompagné pour les salariés de la polyvalence, de la « polycompétence », de la mobilité géographique et professionnelle, sont à l'origine des catastrophes que nous vivons aujourd'hui. Cette logique a poussé à la réorganisation des transports et à une organisation différente de la logistique.

Le trafic des camions génère 40 % des émissions de CO₂. Nous subissons les nuisances sur l'environnement alors que nous connaissons les risques immédiats pour les populations et la nature.

Le « juste à temps » et la frénésie de recherche de rentabilité financière des groupes sont à l'origine du développement du fret routier et aérien, de l'explosion des maladies professionnelles, des accidents du travail, de la précarité et des suicides des salariés.

Nous convenons que les accidents du travail dans le bâtiment et les travaux publics ne sont pas comparables à ceux de la logistique, mais concernant les grandes entreprises, il faudrait regarder la situation en face.

Les grands groupes exercent des pressions qui entraînent l'évolution négative des législations dans les domaines de l'automobile, de l'industrie agroalimentaire, des industries chimiques, des transporteurs routiers, des compagnies aériennes,

pour libéraliser à tout va les transports, renforcer le trafic des marchandises sur les routes. Nous notons l'augmentation constante du tonnage des camions et des avions.

Devons-nous accueillir avec enthousiasme la perspective d'évolution du tonnage des camions à 60 tonnes ? Le relèvement des ponts sur les autoroutes dans notre région ne doit-il pas nous interroger ?

Comment pouvons-nous prétendre, d'un côté, agir pour préserver l'environnement,

et de l'autre, admettre voire contribuer au développement de cette logique économique suicidaire ?

Notre groupe, organisation syndicale, ne peut se satisfaire que les productions industrielles produites à des milliers de kilomètres reviennent pour être bradées en France ou dans notre région, ventilées à partir des zones logistiques qui se développent à proximité des sorties d'autoroutes en limite des lignes SNCF. Cette expérience appelle, de notre point de vue,

l'impulsion de politiques régionales. La région doit favoriser l'impulsion d'une politique nationale de réindustrialisation de la France.

Les faits sont têtus, ils sont palpables, quantifiables. Les restructurations sont conduites dans le seul et unique objectif de réduire les masses salariales, de se débarrasser des droits et acquis sociaux et de capter les fonds publics de l'ensemble des collectivités.

L'extension des zones logistiques en région Centre n'a pas compensé la perte d'emplois industriels organisée et voulue par les grands groupes. Plusieurs réalisations et projets dans ce domaine nous interrogent et nous inquiètent.

Vouloir promouvoir des zones de stockage et de répartition de produits dangereux de dimension européenne, comme nous l'affirment quelques élus locaux et acteurs économiques, est pour nous un non-sens pour l'économie d'énergie, la localisation des productions, le développement de la vie et des activités dans les territoires, la sécurité des populations et des salariés et l'environnement.

Les gigantesques plateformes pour les pneumatiques (à Mer), les aérosols, les déchets en région Centre ne peuvent nous conduire à applaudir, d'autant qu'à chaque fois la nature est dévastée et les contribuables sont soumis à contribution pour que les groupes qui produisent, transportent et répartissent, encaissent les profits. Les pertes et les nuisances sont socialisées, les profits sont privatisés.

Dans l'avis qui nous est soumis, le déficit criant de l'offre ferroviaire est pointé. En rester à ce seul constat ne peut nous satisfaire. Pourquoi ? Nous nous heurtons à une logique exclusivement financière de

l'opérateur public historique. En effet, la SNCF a privilégié depuis plusieurs décennies ses activités sur la route, logique que notre organisation syndicale et les salariés cheminots contestent de toutes leurs forces.

Pour rappel, la SNCF, qui était à l'origine une entreprise publique, a structuré près de 800 filiales. Ses résultats financiers les plus importants sont liés à l'activité routière. De ce point de vue, il nous paraît surprenant que ceux qui ont promu la logique libérale s'étonnent des conséquences sur le fret ferroviaire. Nous constatons la dégradation de la qualité du service public pour l'ensemble des usagers. Les inégalités d'accès sont criantes.

Ne devrions-nous pas suggérer à la SNCF de réviser sa logique de gestion ? Toutes ses filiales et tous les opérateurs intervenant en aval et en amont de sa logistique sont concernés.

Les collectivités participent au financement des activités de la SNCF, des entreprises de logistique, des entreprises de production et de la grande distribution. Avec les citoyens, elles devraient formuler davantage d'exigences. L'attribution des aides publiques doit bénéficier à ceux qui oeuvrent dans le sens de l'intérêt général.

Dans le cadre de l'élaboration du Schéma régional du réinvestissement économique et social sur la conditionnalité des aides publiques, nous formulons une proposition.

L'expérience des faits nous prouve qu'il est important de revisiter les critères d'attribution pour favoriser la relocalisation des productions, développer une logique de développement de la vie et des activités sur l'ensemble des territoires de notre région.

Nous espérons que le SRADDT intégrera ces propositions. A la lumière des conditions de vie et de travail imposés aux salariés de la logistique, il nous semble également nécessaire de mettre en place un dispositif qui favorise le développement de l'emploi stable et qualifié. La vie des salariés de la logistique doit changer.

Substituer à l'intérim la mise en place de groupements d'employeurs dans des grandes unités ne répond pas à la problématique posée qui appelle la transformation des contrats de travail, l'obligation d'une responsabilité sociale des entreprises et un véritable statut garantissant la sécurisation des parcours professionnels des personnels.

Toutes ces réserves et propositions ne sont pas exhaustives, mais nous les versons au débat. Il faudra poursuivre le travail. Compte tenu de la qualité du rapport, l'ensemble du groupe CGT votera cet avis.