



La CGT ne se résout pas à ce que les Hauts-Pyrénées deviennent une « réserve d'indiens » !

La mise au pas de toute l'Europe au service des marchés financiers se décline dans chacun des pays membres. Le cadre imposé par le pacte de stabilité et son outil d'accompagnement (le mécanisme européen de stabilité financière) se traduit partout par la mise en œuvre de la même politique : baisse des dépenses publiques pour accompagner les baisses d'impôts aux plus riches (parallèlement les taxes augmentent pour les plus pauvres) et baisse du coût du travail.

Ces politiques ont des conséquences très graves sur le territoire et se mènent avec la bénédiction de nos parlementaires locaux, Mesdames DURIEUX et DUBIE et Messieurs FORTASSIN et GLAVANY, qui votent toutes les lois qui les déclinent.

C'est le cas de la réforme des collectivités territoriales, mais aussi du projet de loi sur la transition énergétique ainsi que les décisions prises en matière de transport qui sont à l'opposé de la réponse aux besoins des populations.

La réforme des collectivités territoriales !

La finalité du « Big Bang » territorial n'est pas d'améliorer l'efficacité des services publics pour répondre aux besoins des populations et pour un aménagement durable du territoire mais bel et bien de donner satisfaction aux exigences du Traité de stabilité. Le but principal est de financer les cadeaux au patronat en concentrant les pouvoirs, en réduisant drastiquement à hauteur de 11 milliards le montant des dotations de solidarité aux collectivités locales, contribuant ainsi à aggraver encore les méfaits des politiques d'austérité.

A terme, pour les citoyens et les usagers, il y aura d'un côté une France des métropoles, des territoires « gagnants », accumulant les richesses et les compétences, et, de l'autre côté, la France des territoires « perdants », cumulant affaiblissement des services publics et handicaps financiers, économiques, sociaux, culturels.

Très concrètement dans les Hauts-Pyrénées, l'ensemble du réseau routier départemental est entretenu par le Conseil Général renforcé aujourd'hui par le Parc Routier. La CGT CG 65 a défendu, et a réussi à faire déneiger par les agents du Conseil général une portion qui jusque là était entretenue l'hiver par une société privée; cela a permis une économie pour le budget du CG65, et par conséquent pour le citoyen contribuable.

Si demain, la réforme passe, qui peut garantir la qualité de l'entretien des routes, et quel coût pour l'utilisateur ?

Les transports : le ré-enclavement des Hauts-Pyrénées ?

A la SNCF, les restrictions budgétaires, la baisse des investissements et de la maintenance font que les besoins des populations et de l'équité de l'aménagement du territoire ne sont plus pris en compte.

Déjà dans notre département le transport FRET ferré a quasi disparu alors que les besoins en transport de maïs, de bois et d'alimentaire existent toujours. Ensuite des questions émergent :

- Quel avenir des trains inter-cités Bayonne/Toulouse alors que la convention qui lie l'état et la SnCF n'est toujours pas renouvelée à deux mois de son terme ?

- La ligne de Montréjeau Luchon est menacée de fermeture définitive. Est-ce les prémices d'une offre de déplacement régional par bus sur les lignes dites secondaires ?
- Quel avenir des TGV sur le département alors que la Cour des Comptes préconise de restreindre progressivement les dessertes des TGV sur les voies classiques et extrémités de lignes (comme Tarbes) ?
- Quel avenir pour le site ferroviaire de Lourdes suite à l'annonce du tout TGV pour les trains de pèlerins ? La SNCF exclue les grands malades à qui elle propose de se tourner vers d'autres moyens de transports.

Le train a toujours été vecteur du développement économique d'un territoire, réduire son trafic est un mauvais signe lancé à la population et au bassin d'emploi des Hautes Pyrénées.

La loi de transition énergétique : la production hydro-électrique (barrages), véritable atout pour la relance industrielle, bradée au privé !

Les vagues de libéralisations et privatisations successives mises en œuvre depuis plus de 10 ans démontrent leur nocivité avec la flambée des prix du gaz et de l'électricité. Au travers de la loi de transition énergétique, le gouvernement ouvre à la concurrence l'exploitation des concessions hydrauliques et à l'entrée d'acteurs du marché financier dans l'hydroélectricité.

La remise en cause des concessions hydrauliques (mise en concurrence et Sociétés d'Economies Mixtes) sera lourde de conséquences pour notre département qui possède les plus gros ouvrages de la chaîne des Pyrénées.

La stratégie engagée depuis des années dans l'énergie vise à organiser une pénurie pour entraîner une augmentation des tarifs de l'électricité au bon vouloir des acteurs des marchés financiers.

Comme pour les concessions d'autoroute, l'expérience a montré que lorsque le marché prend le contrôle d'un bien amorti, payé par l'argent public, seul les actionnaires sont gagnants, les usagers et salariés payant la facture. Au bout du compte, c'est toujours des hausses de tarifs, un manque d'investissements au détriment de la sécurité et de la qualité du réseau avec une destruction d'emplois.

Ce sont d'autres orientations que notre pays et notre département ont besoin.

La CGT propose :

- **La mise en œuvre d'une transition énergétique prenant en compte l'ensemble des impacts sur notre environnement et donc la question des transports.** C'est la consommation de produits pétroliers qui impacte fortement les rejets de CO2 dans l'atmosphère. Or en France 70% de cette consommation provient des transports et pire, une prime serait octroyée pour financer le transport en autocar au détriment du train !
- **Il faut clairement favoriser le rail et engager une relance du fret par la SNCF.**
- **La création d'un pôle public de l'énergie démocratisé autour des opérateurs historiques EDF et GDF.** Le secteur de l'énergie est stratégique et doit viser l'intérêt des populations et faire partie des outils de relance économique. Il faut prolonger la durée des concessions hydrauliques de 75 à 99 ans. Solution qui peut rapidement être décrétée par la France sans souffrir de contestation de la part de la Commission Européenne.
- **Que tout le service d'entretien des routes soit effectué par le Service Public de proximité.**
- **La renationalisation des autoroutes.**