

85 = 3.500.000.000

À l'école, on avait l'habitude de classer les élèves en deux catégories, les personnes douées pour les mathématiques, les matheux, en était une. Un élève qui aurait écrit sur son cahier à petits carreaux que $85 = 3.500.000.000$, non seulement n'aurait pas été classé dans celle-ci, mais, aurait tout simplement été pris pour un cancre et n'aurait pas tardé à rejoindre le fond de la classe, tout près du radiateur.

A la Renaissance, Galilée qui n'était sûrement pas un cancre postule que les mathématiques peuvent permettre de comprendre le monde. Certes, il avait confirmé que la terre était ronde, mais pour autant on observe maintenant que le monde, lui, ne tourne pas rond.

En effet, constater que les 85 personnes les plus riches du monde possèdent autant que les 3.500.000.000 les plus pauvres de la planète, soit la moitié de la population mondiale ne peut nous laisser indifférents.

Dans notre pays, la France, les inégalités les plus fortes et les plus lourdes de conséquences sont les inégalités de patrimoine et les inégalités d'accès à l'emploi. Une moitié des ménages possède la quasi-totalité (93%) du patrimoine foncier, immobilier et financier, et les 10% des plus fortunés possèdent 48% de l'ensemble des richesses du pays.

Cette distribution très inégalitaire de la richesse conforte une partie de la société dans une situation de rentiers et d'héritiers. Elle ne donne pas la même chance à tous et pénalise le dynamisme du pays.

Nous fêtons, cette année, les 50 ans de la CFDT, un demi-siècle d'une histoire souvent passionnée et, parfois, tumultueuse.

L'idée fondatrice de ceux qui ont fait évoluer la CFTC en CFDT était de créer une grande organisation syndicale démocratique dans son mode de fonctionnement, dans ses débats et ses pratiques mais aussi dans son projet syndical. Un projet syndical visant la construction d'un monde, d'une société

plus juste et solidaire où les inégalités auraient disparues.

La situation actuelle ne nous satisfait pas. Pour autant baisser les bras serait la pire des solutions, le plus mauvais des comportements.

Tous les adhérents Cfdt, y compris les adhérents retraités doivent continuer le combat, nourrir la critique sociale des dérives d'une croissance aveugle de notre économie, pour mettre l'homme au cœur de la lutte contre les inégalités tout au long de la vie.

Michel BOTREL

SOMMAIRE

Édito	1
■ Environnement	
Aide au maintien à domicile des fonctionnaires et ouvriers de l'Etat	2-3
■ URR Centre	
Convention TER centre	4-5
URR Pays de la Loire	
La Loire et Nantes, toute une histoire !	5-6
Nostalgie... Espoir	6
URR Rhône Alpes	
En dehors du vote sur l'immigration, les Suisses plébiscitent le fond pour le développement du rail	7-8
Aériens	
■ Une bonne table solidaire	8



Union Fédérale Retraités - Cfdt
47/49 avenue Simon Bolivar
75955 Paris CEDEX 19

Directeur de publication : André Milan
CPPAP n° 0507 S 05117
Rédacteur en chef : Pierre Flaig

Imprimerie L'Artésienne
20, Rue Tholozé - 75018 PARIS

Aide au maintien à domicile des fonctionnaires et ouvriers retraités de l'État

Les nouveaux barèmes pour 2014

L'aide au maintien à domicile (AMD) est une prestation interministérielle qui s'inscrit dans le cadre de l'action sociale qui a pour but de favoriser le maintien à domicile des fonctionnaires et ouvriers retraités de l'État et de prévenir leur perte d'autonomie.

L'aide apportée par l'État est une prise en charge financière partielle des frais de services à la personne supportés par le retraité pour l'aider à domicile. Les actions ouvrant droit à la participation de l'État sont strictement définies, et doivent avoir été sollicitées auprès de la CNAV par l'évaluateur à la suite de sa visite au domicile du retraité. Le montant de la participation de l'État est fonction des ressources du retraité.

Le plan d'aide comprend deux volets, le plan d'action personnalisé et l'aide habitat et cadre de vie.

Le plan d'action personnalisé intègre, en fonction des besoins du retraité, diverses prestations parmi les catégories suivantes :

- aide à domicile,
- actions favorisant la sécurité à domicile,
- actions favorisant les sorties du domicile,
- soutien ponctuel en cas de retour d'hospitalisation,
- soutien ponctuel en cas de périodes de fragilité physique ou sociale.

L'aide habitat et cadre de vie vise à accompagner financièrement les retraités dont le logement doit être aménagé afin de permettre leur maintien à domicile :

- financement de travaux d'aménagement,
- kit prévention incluant achat du matériel et pose au domicile.



Les bénéficiaires :

- fonctionnaires retraités de l'État, titulaires d'une pension civile de retraite régis par le code des pensions civiles et militaires de retraite de l'État,
- ouvriers d'État retraités, titulaires d'une pension de retraite servie au titre du régime des pensions des ouvriers des établissements industriels de l'État,
- ayants-causes (veuf et veuve non remariés) des bénéficiaires mentionnés ci-dessus, titulaires d'une pension de réversion, sous réserve de ne pas être éligible à une prestation de même nature.

Le régime des pensions civiles de l'État doit être le régime principal de retraite (celui au titre duquel l'assuré a validé le plus grand nombre de trimestres d'assurance).

Age :

Les retraités doivent être âgés d'au moins 55 ans.

État physique :

Le droit à l'aide au maintien à domicile est ouvert aux retraités dont l'état de dépendance physique et psychique peut être assimilé aux Groupes Iso-Ressources (GIR) 5 ou 6 déterminés par la grille nationale AGGIR - outil destiné à évaluer le degré de perte d'autonomie.

Le non cumul avec des aides équivalentes :

L'aide n'est pas cumulable avec les aides de même nature versées par les conseils généraux (APA), ni

avec les aides prévus par les textes législatifs et réglementaires versés au titre du handicap (AAH ou PCH).

Les conditions de revenus :

Le montant de l'aide de l'État est versé sous condition de ressources. Les retraités doivent disposer d'un revenu brut global inférieur aux revenus plafonds fixés par arrêté en fonction de la composition du foyer (voir ci-dessous).

Extrait de FPI n°1 Janvier 2014

Les nouveaux barèmes pour 2014 ont été publiés par l'Arrêté du 7 janvier 2014 :

Aide « Habitat et cadre de vie » : ressources mensuelles

Personne seule	Ménage	Participation de l'État (*)	Plafond annuel
Jusqu'à 835 €	Jusqu'à 1 451 €	65 %	3 500 €
de 836 € à 894 €	de 1 452 € à 1 549 €	59 %	
de 895 € à 1 009 €	de 1 550 € à 1 696 €	55 %	3 000 €
de 1 010 € à 1 090 €	de 1 697 € à 1 754 €	50 %	
de 1 091 € à 1 140 €	de 1 755 € à 1 818 €	43 %	

(*) La participation de l'État est calculée sur le coût des travaux pris en compte, dans la limite du plafond d'intervention fixé.



Plan d'action personnalisé : ressources mensuelles

Personne seule	Ménage	Participation du retraité	Participation de l'État
Jusqu'à 835 €	Jusqu'à 1 451 €	10 %	90 %
de 836 € à 894 €	de 1 452 € à 1 549 €	14 %	86 %
de 895 € à 1 009 €	de 1 550 € à 1 696 €	21 %	79 %
de 1 010 € à 1 090 €	de 1 697 € à 1 754 €	27 %	73 %
de 1 091 € à 1 140 €	de 1 755 € à 1 818 €	36 %	64 %

1- Le plafond d'aide annuel au titre du plan d'action personnalisé est fixé à 3 000 €.

2- Le plafond de la dépense annuelle du soutien ponctuel en cas de retour d'hospitalisation est fixé à 1 800 € pour une durée maximale de trois mois effectifs.

3- Le plafond de la dépense annuelle totale prise en compte dans le cadre du soutien ponctuel en cas de période de fragilité physique ou sociale est fixé à 1 800 € pour une durée maximale de trois mois effectifs.

Convention TER Centre - Intervention de la CFDT lors de la séance du CESER du 14 octobre 2013

Comme le démontre de nombreuses études, les trajets du quotidien représentent une part très importante des déplacements. S'ils s'effectuent majoritairement en voiture (813 milliards de Voyageurs-kilomètres), la saturation des routes et le coût de l'énergie amène de plus en plus les populations à utiliser les transports collectifs, parmi lesquels les TER.

Ainsi avec 5 700 trains de par jour (hors Transilien) et 13,5 milliards de voyageurs-Kilomètre en 2011, le TER représente un atout majeur dans les modes de déplacements, économe en énergie.

Dans ces conditions le rôle des régions est de veiller à la qualité et à la fiabilité de l'offre ferroviaire TER en sa qualité d'Autorité Organisatrice des Transports. Alors que se prépare l'élaboration de la future convention TER, il est important que la région pèse et réaffirme sa politique face à son opérateur et à RFF.

Le TER Centre aura démontré toute sa pertinence au cours des dernières décennies. Avec près de 950 millions de Voyageurs/kilomètre le TER centre enregistre une progression significative de sa fréquentation. La région se fixe comme objectif de faire progresser le trafic de 50 % d'ici à 2020. Pour la CFDT, si cet objectif serait idéal par rapport à l'environnement,

toutefois, dans le contexte actuel des capacités du réseau et des moyens humains, est-il atteignable ? Nous ne le pensons pas, même si nous aimerions que cette volonté aboutisse. Alors, OUI, se fixer un cap c'est bien, l'atteindre c'est autre chose, et si, le trafic n'a augmenté que de 20 % à cette échéance, nous ne pourrions que nous satisfaire de ce résultat.

Encore faut-il que la qualité de l'offre soit au rendez-vous et que les effectifs cheminots soient en nombre suffisant ce qui n'est pas encore le cas aujourd'hui. Ainsi,

- la régularité très en deçà des attentes des usagers, notamment pour les TER domicile/travail/Etudes,
- l'information imparfaite, parcellaire, indéchiffrable,
- la qualité globale des services à bord et en gare sou-

vent insuffisante (guichets fermés, état des locaux et des rames, pannes à répétitions, etc.), sont des éléments négatifs viennent écorner l'image d'un service public au service des usagers. Les cheminots en première ligne sont directement exposés à ces reproches.

Même si la région est intervenue au plus haut niveau de la SNCF pour améliorer la qualité de l'offre, elle sait comme nous que si le mécontentement se retourne souvent contre la SNCF, les élus de la région ne sont pas épargnés par les reproches.

La CFDT reste favorable aux accords multirégionaux pour améliorer la vie des citoyens et favoriser les reports modaux, toutefois, si certains accords apportent de bons résultats, comme la Loire à Vélos édition 2013 avec près de 9.800 bicyclettes transportées, soit une progression de plus de 30 % par rapport à

l'année précédente, que dire par exemple des problèmes rencontrés par la usagers de Condé sur Huisne qui ne peuvent pas acheter d'abonnement du TER Centre au départ de cette gare car elle est située sur la région Basse Normandie. Les agents SNCF sont donc obligés de faire un abonnement au départ de la gare de Nogent le Rotrou, soit un surcoût pour l'usager.

Il en va de même pour les abonnements Loisyris et autres. Nous demandons donc à la région de faire le point avec la SNCF pour débloquer cette situation.

La CFDT demande également à la région d'exiger de la SNCF, une amélioration des opérations de contrôle afin de mettre en place un véritable plan anti-fraude. En effet, malgré les difficultés qu'ils rencontrent, les contrôleurs de la Région ont régularisé pour 1 million 750 000 € au cours du 1^{er} semestre à bord des trains (hors ligne de Nogent/Chartres/Paris), phénomène accentué par l'absence de contrôleurs sur certains trains. Ce sujet soulevé à maintes reprises, y compris lors du dernier CLAD à Chinon par exemple, n'a pas trouvé réponse. L'augmentation du nombre de contrôleurs à bord des trains devient une néces-



sité. Mais, la situation pourrait s'aggraver puisque la SNCF Centre a décidé unilatéralement de supprimer les contrôleurs sur la desserte entre Tours et Bressuire, ce qui a fait l'objet d'un courrier de protestation à la région signé par la CFDT.

La CFDT souhaite que la nouvelle convention prévoie un système d'indemnisation des usagers TER en cas de retard récurrents sur une ligne ou en cas de retard important ou de train supprimé. Ce point a d'ailleurs été acté dans la convention TER 2013/2018 de la région Picardie, un exemple à s'inspirer.

De même il serait souhaitable que la nouvelle convention prévoie, soit le retour à la gare de départ

ou d'arrivée par un moyen de substitution en cas de retard important ou de train supprimé.

Enfin, la CFDT demande à la région d'élaborer avec la SNCF un système de calcul de la régularité par ligne sur la base des TER en horaire de pointe (7h – 9 h) et (16h – 19h) du lundi au samedi et sur la base des TER en heure creuse intégrant les samedis et dimanches. Cet indicateur refléterait plus exactement le vécu des usagers du quotidien.

La CFDT soutient la contribution présentée par le CESER.

(Extrait Retraités en Région Centre n°6 – Mars 2014)

La Loire et Nantes, toute une histoire !

Le 16 mai 2013 à NANTES, 60 adhérents et leurs conjoints ont participé à la traditionnelle sortie annuelle de l'URRTE des Pays de la Loire. Rendez-vous était donné à 9h30 devant la gare maritime. Jean-Pierre et Alain assuraient l'accueil à la gare SNCF nord.

À 10h00, nous embarquons pour une croisière commentée sur l'histoire du Port de Nantes et ses activités anciennes et actuelles. En longeant le fleuve, (bras de la Madeleine et de Pirmil) nous découvrons les anciens quais à marchandises et les chantiers navals. Jusqu'en 1960, Nantes était un des plus grands ports de France grâce au travail fourni à l'époque par les 4 000 « métallos » des Ateliers de Bretagne et des Chantiers Dubigeon.

Durant une heure et demie, l'accompagnateur a su captiver notre attention en nous signalant les différents bâtiments, cales et sites qui participent à l'élogieuse réputation du port nantais : l'escadreur d'escadre « Maillé-Brézé » (construit en 1953 à Lorient), le Belem, trois-mâts construit en 1896 par les chantiers Dubigeon, qui servait essentiellement au transport du cacao. Sur le quai des Antilles, les 18 « Anneaux de la mémoire » (réalisés en 2007) par Daniel Buren sont des cercles qui font référence aux fers qui enserraient les chevilles des esclaves du commerce triangulaire ou Nantes avait une place importante.

Ainsi, de la gare maritime jusqu'au Port Lavigne, nous avons admiré au fil de l'eau avec un grand

intérêt le village de pêcheurs de Trentemoult aux maisons colorées, les bateaux de pêche à la civelle (activité de décembre à avril), les terminaux de produits forestiers et céréaliers, le terminal sablier en passant par l'usine Béghin-Say (dernière raffinerie de Nantes fermée en juillet 2009 pour délocalisation au Portugal) et la galerie des Machines de l'île. De retour à quai nous attendait un car pour nous emmener déjeuner dans un restaurant associatif et solidaire « Interlude », crée en juin 1988 à l'initiative d'un groupe de chômeurs.

Félicitations aux apprentis, qui futur cuisinier, qui futur serveur... Maçon et Menuisier ? ! Ah non non ! ! Vous n'y êtes pas du tout ! Là, nous entrons dans un autre monde... Nos organisateurs nous emmènent chez les « Compagnons du Devoir du Tour de France ». Cette bâtisse, au clocher joliment .../...



torsadé, construite juste en face de la gare sud, est imposante ! Et nous avons tout de suite l'impression d'entrer dans un monde secret, réservé à des initiés. Franc-maçonnerie pensent très fort certains, tellement fort, que la « Maîtresse de maison » nous remet immédiatement dans le droit chemin... Rien à voir, précise-t-elle !

Là, nous découvrons que cette association loi 1901 subventionnée par le Conseil régional et les Entreprises formant des jeunes gens aux métiers du bâtiment. 90 % de garçons... Loin de la parité. Selon le métier vers lequel l'Apprenti s'engage, une canne ornée d'un ruban d'une couleur précise lui est remise. Un comportement digne, et le respect d'autrui, tant en dedans qu'en dehors, constitue un élément fondateur du Compagnon. Au bout de 7 ans celui-ci sera reconnu Compagnon du De-

voir du Tour de France. Il aura construit « son Temple », aboutissement d'un long cheminement. Il aura appris beaucoup au cours de son passage au sein de cette Association et à travers son expérience d'ouvrier acquise chez différents employeurs de France et d'ailleurs, cet ailleurs ouvrant cœur et esprit. Chacun d'entre eux prend un nom qui s'articule entre sa région d'origine et un trait de son caractère.

Dans la bibliothèque, une belle table ronde rappelle celle du roi Arthur et de ses chevaliers. Un symbole de plus... À l'issue de cette intéressante visite, il nous restait à méditer cette épithète inscrite au fronton de la salle à manger : « l'œuvre de la main est poésie du monde ». Tout un programme. ■

allumettes du Japon qui pour cela pillent les forêts indonésiennes, mais ces derniers importent leurs baguettes des Etats-Unis (source « Le pari de la décroissance » de Serge LATOUCHE)

Aujourd'hui, les porcs bretons font l'actualité en allant se faire découper en Allemagne, pour parfois être conditionnés aux Pays Bas et être vendus en France. Cette situation confirme la pertinence de l'écotaxe déjà en vigueur dans les pays du nord (c'est d'ailleurs pourquoi les camions évitent les autoroutes allemandes pour circuler sur les françaises).

Alors, aussi avec notre CFDT, attelons-nous à construire une autre société, plus propice au respect et à l'économie des ressources naturelles.

Un tel changement ne peut se décréter d'en haut. Il est déjà en marche. Près de nous prolifèrent des initiatives pour produire, consommer autrement, et vivre différemment de manière plus sobre, plus saine. Cela peut se traduire entre autre, par la consommation des produits de saison, des produits locaux pour l'alimentation et l'utilisation des circuits courts.

Pour les produits manufacturés il faut lutter contre « l'obsolescence programmée » qui consiste à limiter la durée de vie des produits plutôt que de permettre leur réparation.

En observant la vie de tous les jours, les exemples ne manquent pas.

Est-ce que ça ne serait pas un peu cela l'autogestion ? ■

Alain GIRARD

Nostalgie... Espoir

Lors de notre dernière assemblée générale d'octobre il a été fait référence au fait que la CFDT, il n'y a pas si longtemps, proposait en lien avec notre action revendicative, un projet de société largement débattu lors de nos congrès (relire « Les dégâts du progrès » produit par la CFDT en 1977).

Qu'en est-il aujourd'hui ? Bien sûr, répondront certains, c'est d'abord le travail des politiques, mais que nous proposent-ils à part attendre la croissance.

Mais que nous dit l'adage populaire : « la croissance c'est comme les arbres qui ne montent pas jusqu'au ciel ».

Notre modèle de croissance, surtout quand il se trouve maintenant adopté à l'identique par les pays émergents est devenu insoutenable pour d'une part, l'exploitation intensive des ressources naturelles (pétrole, gaz, métaux rares) et d'autre part du fait des perturbations que cette économie de l'abondance entraîne sur l'écosystème (réchauffement climatique, montée des eaux, ouragans etc.).

Concernant le transport, la possibilité de diviser par quatre notre consommation d'énergie tout en préservant notre qualité de vie a été démontré, ne serait-ce qu'en supprimant les déplacements inutiles. Exemples : lors de la catastrophe du tunnel du Mont Blanc, l'un des poids lourds en cause ramenait vers l'Europe du nord des chips qui avaient été transformés en Italie, tandis qu'on transportait du papier hygiénique dans les deux sens (?). Encore plus fou, les Américains riches en bois importent les

En dehors du vote sur l'immigration, les Suisses plébiscitent le fond pour le développement du rail

Le financement du rail a été accepté par 62 % des voix dimanche par le peuple suisse. Seul le canton de Schwyz a refusé la création d'un fond ferroviaire permanent de 6,4 milliards de francs.

L'arrêté fédéral réglementant le financement et l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire (FAIF) a été accepté à une large majorité (62 % des voix) dimanche. Seul le canton de Schwyz a dit "non"

Un nœud ferroviaire illustrant la densité du réseau suisse. [Alessandro Della Bella - Keystone]

Résultat définitif oui 62.02 % non 37.98 %

Un fond ferroviaire permanent de 6,4 milliards de francs sera donc mis en place. Il sera alimenté par la redevance poids lourds, la TVA et l'impôt sur les huiles minérales. La Confédération versera 2,3 milliards par an dans ce fond et les cantons 500 millions. Les pendulaires verront les déductions fiscales plafonnées à 3 000 francs, ce qui rapportera 200 millions supplémentaires.



Large "oui" dans l'arc lémanique

Le FAIF permettra de lancer une première série de travaux qui s'étaleront jusqu'en 2025 et profiteront en grande partie à la Suisse romande. Le "oui" a été très large dans les cantons de Vaud (73 %) et de Genève (76 %), concernés au premier chef par les investissements prévus.

À l'instar du TCS, les opposants au fond ferroviaire appellent à présent à la création d'un fond en faveur du réseau routier, promis par la ministre des transports Doris Leuthard. "La nécessité d'agir pour le trafic routier est grande", assène Walter Wobmann président du comité opposé au FAIF.

Le rail gagne souvent

Avec son « oui » au fond ferroviaire, le peuple a soutenu une fois de plus la politique du Conseil fédéral et du Parlement en matière de rail. Dans le domaine des transports routiers, les refus populaires aux propositions des autorités, comme sur la vignette à 100 francs, constituent aussi l'exception.

Jusqu'ici, le souverain a donné trois fois son feu vert à des projets à plusieurs milliards de francs pour le développement du rail. En 1987, les citoyens ont accepté le concept

« Rail 2000 », avec le tronçon Mattstetten-Rothrist, sur la ligne Berne-Zurich, comme pièce de résistance. Cinq ans plus tard, le peuple a approuvé les nouvelles lignes ferroviaires à travers les Alpes (NLFA).

Mais comme les coûts étaient devenus incontrôlables, ces deux grands projets ont dû être redimensionnés et répartis en plusieurs étapes.

Avec l'acceptation en 1998 du Fond pour les transports publics (FTP), une nouvelle base financière était créée pour les grands projets ferroviaires.

Ce fond temporaire sera désormais remplacé par celui d'infrastructure, une structure permanente mise en place dans le cadre du plan de financement et d'aménagement de l'infrastructure ferroviaire (FAIF) accepté dimanche.

Dans le domaine routier, presque tous les projets soumis par les autorités ont passé la rampe ces 30 dernières années.

Nombreux partisans malgré tout

Mais les partisans du projet fédéral sont nombreux. À commencer par les principaux partis politiques. Pour un comité composé de 173 parlementaires issus du PBD, PDC, PLR, PLVL, Verts, PS et même UDC, le FAIF permet de répondre aux besoins croissants du réseau et d'assurer de nombreux emplois. De plus, il rassemble les régions, la ville et la campagne. Le financement du projet est encore jugé honnête et équitable.

Le FAIF reçoit également la bénédiction des gouvernements vaudois et genevois, qui jugent les aménagements prévus essentiels à la compétitivité de la Métropole lémanique. Une alliance de 26 organisations pour les transports publics estime de son côté qu'il s'agit d'un maillon indispensable au succès et à l'image de la Suisse. Ses membres estiment que ses répercussions seront modérées et supportables sur les tarifs en vigueur.

L'écotaxe en Suisse, une recette qui marche

Contestée énergiquement en France, cette mesure a pourtant déjà fait ses preuves chez nos voisins helvétiques. Démonstration :

Tandis que le gouvernement français, acculé par .../...

Union Régionale Retraités - Rhône Alpes

la révolte bretonne, a décidé de suspendre l'écotaxe poids lourds, l'exemple le plus significatif est celui de la Suisse qui a été pionnière en Europe. Agacés par les allers retours incessants des poids lourds européens sur leur territoire, les Helvétiques ont adopté, à l'issue d'un référendum d'initiative populaire en 1998, une "Redevance sur le trafic poids lourds liées aux prestations" (RPLP). Instaurée le 1^{er} janvier 2001, cette taxe au kilomètre touche tous les poids lourds de plus de 3,5 tonnes, engins agricoles et militaires exceptés. Concrètement : plus on est lourd, plus on pollue, plus on paie. Afin de s'acquitter de la taxe, tous les véhicules concernés sont équipés d'un boîtier enregistreur de kilomètres pour être repérés par des portiques autoroutiers. La RPLP se calcule selon trois critères : le nombre de kilomètres parcourus, le poids du véhicule et les émissions polluantes émises par le poids-lourd.

Un bilan positif

"En Suisse, le bilan de cette taxe est très positif : le fret routier a cessé d'augmenter, et les professionnels ont amélioré le remplissage des camions, améliorant ainsi la productivité du secteur routier", résume pour sa part Guillaume Sainteny, économiste spécialiste de l'éco fiscalité. Dans le détail, les 1,4 million de poids lourds qui ont

traversé les Alpes en 2001, n'étaient plus que 1,2 million en 2010. En revanche, il n'y a pas eu, comme espéré de transfert manifeste sur le fret ferroviaire.

Un pactole de 1,2 milliards par an

En termes de revenus, la taxe suisse rapporte jusqu'ici près de 1,2 milliard d'euros par an aux caisses de l'État fédéral helvétique, quand l'écotaxe française aurait pu rapporter 1,7 milliards chaque année.

Un tiers de cette manne financière est reversé aux cantons pour l'aménagement et l'entretien du réseau routier, le reste étant consacré au développement des infrastructures ferroviaires.

Et pour ceux qui s'inquiètent d'un impact majeur d'une telle taxation sur le prix au détail des marchandises transportées, plusieurs spécialistes suisses se plaisent à rappeler que les conséquences sont restées très limitées en Suisse avec une augmentation comprise entre 0,1 et 0,2 %.

La France devrait s'inspirer de cette décision courageuse et nécessaire qu'on pris les citoyens suisses. L'objectif est bien de rééquilibrer la part de chaque mode de transports dans le respect du Grenelle de l'environnement voulu par le législateur. Après les paroles passons aux actes. ■

(Extrait du Colporteur Retraité n°26 – 1^{er} trimestre 2014)

Retraités Aériens

Une bonne table solidaire

Le 6 février dernier, notre section syndicale de retraités d'Air France a organisé pour ses adhérents un repas convivial au restaurant d'application « Le Relais » à Pantin. À l'austérité des réunions habituelles, nous avons voulu exceptionnellement subs-



tituer un rendez-vous festif, dans le cadre d'une institution d'insertion par la formation.

C'est un de nos militants, Gilles Sarfati qui nous l'a fait connaître. Il est lui-même un des administrateurs de l'association. « Le Relais », Société Coopérative d'Intérêt Collectif, forme aux métiers de la restauration (cuisine et service) en partenariat avec des acteurs publics. « Le relais » offre également des prestations traiteurs livrable en région parisienne y compris pour des particuliers.

Son but est de faciliter l'intégration de jeunes sans qualification en leur proposant une formation professionnelle. « Le Relais » a déjà formé 2300 stagiaires depuis sa création en 1992, dont 50 % ont obtenu un emploi durable.

Au final, notre groupe a passé un moment agréable, dans une chaleureuse fraternité. ■

Pierre Flaig