

LA CFDT LANCE UNE ALERTE



La parole raciste se désinhibe ! La dernière Une de Minute en est une démonstration insupportable. Pour la CFDT rien ne peut justifier les propos et déclarations racistes et discriminatoires qui en tentant de se banaliser, constituent une agression contre les valeurs républicaines et le vivre-ensemble. Dans un climat social difficile, certains cherchent à instrumentaliser tous les mécontentements et entretiennent une confusion propice aux discours et aux actes, violents.

La CFDT lance une alerte. Elle en appelle à la responsabilité individuelle et collective pour combattre les extrémismes et agir au quotidien pour expliquer, éclairer les situations et apporter des solutions concrètes aux questions qui se posent. La CFDT, comme elle l'a toujours fait, condamne fermement tous les propos et les actes qui mettent en péril les fondements de la République : « Liberté, Égalité, Fraternité ».



Préambule de la constitution de la 4^{ème} république, maintenu par la 5^{ème} : « *Au lendemain de la victoire remportée par les peuples libres sur les régimes qui ont tenté d'asservir et de dégrader la personne humaine, le peuple français proclame à nouveau que tout être humain, sans distinction de race, de religion ni de croyance, possède des droits inaliénables et sacrés. Il réaffirme solennellement les droits et libertés de l'homme et du citoyen consacrés par la Déclaration des droits de 1789 et les principes fondamentaux reconnus par les lois de la République.* »

ÉCOTAXE :

UN DOMMAGE COLLATÉRAL DE LA CRISE DE L'EMPLOI

Contrairement à ce que veulent faire croire les Bonnets rouges, l'écotaxe ne peut être responsable de la crise de l'agroalimentaire en Bretagne. Et pour cause : elle n'est pas entrée en vigueur. Explications.

Qu'est-ce que l'écotaxe ?

La taxe nationale sur les véhicules de transport de marchandises est une redevance due par les poids lourds de plus de 3,5 tonnes sur le réseau routier public – hors autoroutes à péage. Chaque kilomètre parcouru sur un réseau de 15 000 kilomètres de routes est taxé de quelques centimes d'euro, selon la taille et l'âge du véhicule. Objectif multiple : inciter le transport routier à réduire les distances parcourues ou à se reporter sur le fret ferroviaire afin de réduire les émissions de gaz à effet de serre ; taxer les poids lourds qui se contentent de traverser le pays, « utilisant les routes de France, les endommageant et laissant au contribuable français le soin de payer », (Fabian Tosolini, CFDT)

Quelque 800 000 véhicules devaient ainsi être concernés, dont 200 000 immatriculés hors de France. Le fruit de cette mesure bâtie sur le principe du « pollueur-payeur » – 1,2 milliard environ par an – doit financer la rénovation des infrastructures ferroviaires, fluviales et maritimes et être réparti entre l'État et les collectivités territoriales.

L'écotaxe est-elle une mesure antiéconomique ?

Elle n'est pas encore entrée en vigueur, mais la Bretagne a obtenu une minoration de 50 % en raison de son éloignement géographique, et du fait qu'elle ne dispose d'aucune autoroute à péage (les régions Aquitaine et Midi-Pyrénées bénéficient pour leur part d'un abattement de 30 %). Le produit attendu de la taxe en Bretagne devait s'élever à 42 millions d'euros par an (Ouest-France). Un montant à comparer aux 135 millions d'euros annuels d'investissement de l'État dans le financement des infrastructures.

C'est au final les chargeurs – ou les donneurs d'ordres –, et non les transporteurs, qui devaient s'en acquitter. L'idée étant de les inciter à optimiser les chargements afin de récupérer le manque à gagner. Et, si l'on reprend l'exemple de la Bretagne, d'éviter que des cochons vivants soient transportés pour être abattus en Allemagne avant d'être transportés de nouveau en France pour la commercialisation. L'écotaxe visait donc à faire émerger un nouveau modèle de développement qui, en favorisant les circuits courts, devait encourager l'emploi local.

Qui a décidé de la mettre en place ?

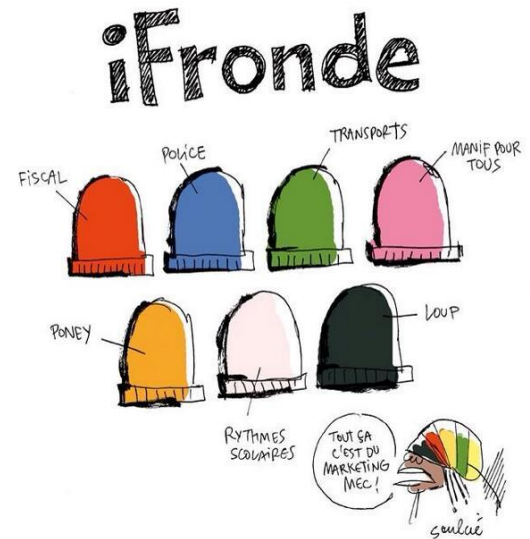
L'écotaxe poids lourds n'est pas la dernière lubie fiscale d'un gouvernement en quête de redressement des comptes publics. En 2007, les cinq collèges (employeurs, organisations syndicales, ONG, État et collectivités territoriales) du Grenelle de l'environnement décident la création de cet outil de fiscalité écologique. La mise en place effective est alors prévue pour 2010. La loi relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement, qui prévoit le prélèvement de l'écotaxe poids lourds à compter de 2011, est adoptée au Parlement le 23 juillet 2009 à la quasi-unanimité. Ses modalités sont renvoyées à des décrets. Repoussant sans cesse l'échéance, le gouvernement Fillon fera finalement paraître le décret le 6 mai 2012, jour du second tour de l'élection présidentielle, pour une mise en œuvre en 2013... Reprenant le dossier en main, le gouvernement de Jean-Marc Ayrault repousse à son tour la mise en place de la taxe de juillet à octobre 2013 puis au 1er janvier 2014, avant de suspendre la taxe sine die sous la pression des désormais fameux Bonnets rouges.

Petit tour d'Europe des dispositifs d'écotaxe

Si la France est isolée, c'est dans la résistance à la mise en place d'une écotaxe. En Suisse, la « Redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations » est entrée en vigueur en 2001. À l'origine, une initiative populaire (équivalent d'un référendum d'initiative populaire) votée à 57 %, pour lutter contre le transit routier et la pollution induite. La taxe rapporte 1,2 milliard d'euros par an.

En Allemagne, la LKW-Maut consiste en un péage autoroutier qui concerne les poids lourds de plus de 12 tonnes mis en place en 2005 et élargi depuis à un certain nombre d'axes routiers. Là aussi, l'objectif est double : faire participer le transport routier au financement des infrastructures de transport et lutter contre les émissions de gaz à effet de serre. En 2012, 4,5 milliards d'euros ont ainsi été collectés.

Un mécanisme similaire existe en Autriche, pour les poids lourds de plus de 3,5 tonnes, mais limité aux axes autoroutiers. En Slovaquie et en Pologne, de telles taxes existent aussi, sans visée écologique mais afin de financer les infrastructures routières. À l'inverse, la Suède et la Finlande ont mis en place une taxe carbone pour l'ensemble des véhicules en fonction de leurs émissions de gaz à effet de serre. Enfin, la Belgique et la Grande-Bretagne sont en train de mettre en place des dispositifs similaires.



SALARIÉS ADHÉRENTS NON IMPOSABLES / CRÉDIT D'IMPÔT POUR COTISATION SYNDICALE

Les cotisations syndicales bénéficiaient d'une déduction sur l'impôt sur le revenu de 66%; seuls ceux qui avaient des revenus suffisants pour être imposables profitaient de cette incitation fiscale à cotiser à une organisation syndicale. Dans le budget 2013, le gouvernement a introduit un amendement à la loi de finances créant **un crédit d'impôt pour les salariés adhérents à un syndicat et qui ne sont pas imposables**.

L'utilisation de la formule du crédit d'impôt permet d'étendre le bénéfice de déduction fiscale de 66 % de la cotisation syndicale aux contribuables adhérents non imposables. **Cela se concrétisera dans l'imposition des revenus 2012.**



PLUS NOMBREUX, PLUS FORTS !

- Bienvenue aux salarié(e)s qui nous ont rejoints en adhérant à la **CFDT**.
- Si vous avez adhéré à la **CFDT** avant d'être salarié(e) GFI, signalez-vous auprès d'un(e) représentant(e).

LES VALEURS DE LA CFDT

Émancipation

Donner aux adhérents et militants, les moyens d'être acteurs dans l'entreprise.

Démocratie

Faire porter par toute la CFDT les décisions prises à la majorité des adhérents

Respect des droits de l'homme

Reconnaître le droit des travailleurs et chômeurs


Autonomie

Donner la priorité à la cotisation en tant que moyen de financement.

Solidarité

Prendre en charge les salariés en difficulté

- **Pour adhérer à la CFDT, contactez l'un(e) de nos représentant(e)s.**
- **66% du montant de la cotisation syndicale sont déductibles de l'impôt sur le revenu.**
- **Les adhérents non imposables bénéficient d'un crédit d'impôt.**

<p>UES Gfi Informatique</p> <p>Catherine LINTIGNAT Déléguée Syndicale Centrale 06 45 81 26 02 cfdtgfi@yahoo.fr</p> 	GFI INFORMATIQUE	Est	Contact CFDT	cfdtest@yahoo.fr
		Ile de France	Consuelo FELIU LLOMBART Valérie DEFLANDRE	cfdt.gfi-industrie@hotmail.fr cfdt.gfi.idf@gmail.com
		Méditerranée	Christophe SIMON	cfdt.med@gmail.com
		Nord	Christian TANGHE	cfdtnord@free.fr
		Ouest	Gaëtan RYCKEBOER	ouest.cfdtgfi@gmail.com
		Rhône Alpes	Contact CFDT	cfdtra@yahoo.fr
		Sud-Ouest	Contact CFDT	cfdt.gfi.sudouest@gmail.com
Hors UES	GFI INFORMATIQUE PRODUCTION	Stéphane GLAÇON	cfdt.gfi.ip@gmail.com	
	GFI PROGICIELS	Luc FOURNIER	cfdtprogiciels@yahoo.fr	
	COGNITIS	Sébastien LACREU	cfdt.cognitis@gmail.com	
	GFI CHRONO TIME	Contact CFDT	cfdt.gct@gmail.com	
	GFI CONSULTING	Yassine FARES	cfdt_consulting@yahoo.fr	
GFI BUS National/Paris Toulouse Bordeaux	Richard FOSSUO Didier GUERIN	cfdt.gfi.bus@gmail.com		
GFI INFOGEN SYSTEM	Romain JOLIVOT	cfdt.infofen@gmail.com		

- Si vous souhaitez que **VOS** revendications soient portées par la **CFDT**, contactez vos représentants.