

## Vers des UL du XXI<sup>e</sup> siècle



Le 11 octobre, plus de 200 militants CGT d'Île-de-France ont réfléchi sur le rôle des unions locales et la structuration de notre organisation

dans le cadre de la réforme territoriale et du Grand Paris.

Cette deuxième rencontre – qui donne suite à l'édition de mars 2015 – autour des unions locales n'avait bien évidemment pas pour but de remettre en cause leur existence, mais de poursuivre la réflexion afin de les rendre plus utiles aux syndicats, aux syndiqués et aux salariés, en redéfinissant leurs rôles et périmètres à partir de la réalité du travail et des mutations territoriales.

L'enjeu est d'importance car c'est la question de l'avenir de l'activité CGT en Île-de-France qui est posée. Notre défi est d'y concevoir l'organisation de la CGT sur le long terme, à partir des lieux de travail et de la réalité du salariat.

Lancer une campagne sur la réindustrialisation de la région, c'est l'une des pistes de travail décidée le 11 octobre. Une journée d'étude sur cette question centrale aura lieu début 2017 à partir de l'état des lieux. Car il ne peut y avoir de société développée sans industrie forte et diversifiée.

Réindustrialiser aura des conséquences directes sur l'économie et le chômage : un emploi industriel en induit au moins trois. C'est aussi un enjeu, par ricochet, pour le développement des services publics.

Construire le XXI<sup>e</sup> siècle des travailleurs implique des revendications légitimes sur la hausse des salaires, la baisse du temps de travail et le nécessaire partage des milliards d'euros créés par le travail. Cela nous conduit aussi à réfléchir à notre organisation, à son fonctionnement et à son efficacité dans une nouvelle situation territoriale, politique et administrative. La journée du 11 octobre aura été une étape importante pour y parvenir.

Laurent Pagnier, secrétaire de l'Urif-CGT



## Les unions locales au défi de la métropole

« Quel rôle pour les unions locales CGT dans le nouveau contexte territorial ? » Ce débat engagé en 2015 a connu sa deuxième édition en octobre, à Montreuil. Par leurs interventions, les 200 participants franciliens ont contribué à l'essor d'un projet revendicatif régional.

**L**a métropolisation de la région capitale pose question. Ce vaste projet de reconfiguration économique et politique du territoire francilien – et ses conséquences sur l'activité syndicale – a été inégalement appréhendé par les unions locales (UL) lors de la conférence de 2015. L'Urif-CGT organisait, le

11 octobre, un deuxième débat pour mieux saisir les mutations induites par ce bouleversement politique et administratif. Il est vrai qu'en une année, les premières transformations induites par la métropole Grand Paris sont déjà des réalités concrètes pour nombre de militants et de salariés qui s'y confrontent au quotidien. Et

### En bref

#### Trois propositions retenues par l'URIF

- Une journée d'étude sur la question des transports publics en Île-de-France et sur celle de la réindustrialisation (début 2017).
- Une initiative régionale pour la défense

des locaux syndicaux.

- Un état des lieux de la situation de chaque UL, à réaliser par chaque UD.

#### C'est quoi une UL ?

Un lieu à proximité des salariés. Un lieu de convergences des syndicats des entreprises du territoire.

Mais pas que : « Une UL, c'est aussi ce lieu unique où l'on rencontre bien sûr des salariés, mais aussi des citoyens, des usagers des services publics, des travailleurs non-salariés. » (Gisèle Vidallet, membre du bureau confédéral de la CGT)

ce ne sont là que les prémices du processus de métropolisation du territoire et de la société. Il importait donc de faire le point avec ceux qui sont aux avant-postes pour observer ces évolutions, anticiper les conséquences sur le moyen ou long terme et, demain, si nécessaire, les combattre. Pour la population francilienne, c'est jusqu'à son mode de vie au quotidien que les effets de cette réforme territoriale vont se mesurer. Quant à la CGT Île-de-France, c'est son activité, son rayonnement, son efficacité que la métropole du Grand Paris vient percuter.

S'interroger sur l'avenir de l'activité syndicale de la CGT en Île-de-France pose la question de l'organisation de ses forces militantes et celle de ses structures dans cette nouvelle configuration territoriale. Dans son rapport introductif, Camille Montuel (Urif-CGT) l'a rappelé : « *Il s'agit de redéfinir la place de nos unions locales, leur rôle, de renforcer l'articulation de leur activité interprofessionnelle avec celle des fédérations professionnelles pour mieux intervenir et gagner en efficacité.* »

## Proximité et transversalité

Alors que les lieux de pouvoir politique vont s'éloigner des citoyens, que les compétences de la commune vont être transférées à un échelon plus distant et moins accessible et que les politiques d'aménagement du territoire et de spécialisation économique des territoires vont modifier la nature même du salariat, les unions locales sont en

effet les premières structures concernées par l'impact de ces mutations. Cela doit les conduire à réinterroger leurs rapports sociaux avec les salariés et leurs syndicats, leur capacité à les organiser et à les impliquer dans l'élaboration de projets revendicatifs.

L'union locale de Montreuil est déjà confrontée aux effets de la transformation du travail : « *Le télétravail, la précarisation mais aussi le nomadisme très important du salariat francilien questionnent fortement l'union locale qui doit, d'une part renforcer son activité en direction des entreprises, mais aussi la développer en direction des quartiers* », avance Richard Delumbée (CGT Montreuil).

Très débattue également, la question du développement des services publics de proximité, menacés de disparition et de privatisation sous l'effet des politiques d'austérité. À l'œuvre depuis plusieurs années dans le secteur public de la santé, cette logique de marché a déjà entraîné la disparition de nombreux hôpitaux publics ou le transfert de pans entiers de leurs services vers le secteur lucratif privé. L'union syndicale départementale santé 75, structure créée en réponse à ce démantèlement de l'offre publique de soins, a démontré la pertinence de son modèle, comme l'explique Nathalie Marchand : « *Cela nous a permis de déployer la CGT dans le public comme dans le privé et d'organiser des convergences de lutte du personnel des deux secteurs, en lien avec nos structures territoriales et nos structures professionnelles.* »

## Le grand pari de l'industrie

À la croisée de tous les chemins qui mènent à la métropole Grand Paris, la problématique des transports publics – eux aussi menacés de privatisation – et celle de la maîtrise de leur financement public a suscité kyrielle de propositions. D'autant plus que la question du développement des transports franciliens est étroitement corrélée à celle, cruciale, de l'industrie. Ou mieux, de la réindustrialisation de la région capitale. Une majorité d'interventions a plaidé pour la construction d'un projet revendicatif régional sur l'avenir de l'industrie et des transports en Île-de-France. Deux enjeux majeurs pour la CGT, mais qui appellent à un travail coordonné entre UL et fédérations (des transports, de la construction, etc.). En somme, une illustration type de ce que pourrait être la nouvelle organisation de l'activité d'une UL : ancrée dans la proximité, mais travaillant les transversalités.

## Être là où sont les travailleurs

Nombreuses aussi sont les attentes de renforcement des liens entre l'union locale et les syndicats de son périmètre, pour mieux les impliquer dans la vie de l'organisation locale : « *Il faut penser à partir des réalités induites par la métropole, pas pour s'y adapter, mais pour construire un projet revendicatif à contre-courant de la pensée dominante* », a suggéré Cédric Quintin (CGT 94). Il propose ainsi de fédérer les énergies militantes autour d'un projet syndical régional alternatif et de le co-construire avec les salariés du territoire pour leur donner des perspectives d'action.

Des évolutions sont également attendues en matière de déploiement syndical chez les ingénieurs, cadres et techniciens (ICT), de contenus revendicatifs et plans de formation spécifiques, qui pourraient être travaillés avec l'Ugict-CGT\*.

Au fil des échanges, le rôle des UL s'est trouvé clarifié : « *Qu'il s'agisse de transports, de réduction du temps de travail, des nouvelles formes d'emploi en marge du salariat, le rôle premier de l'UL, c'est d'être là où sont les travailleurs, les informer, les défendre, les syndiquer, les former pour construire avec eux des projets revendicatifs, en lien avec leurs syndicats mais aussi avec les fédérations professionnelles concernées* », a affirmé Thierry Dumez (Urif-CGT). Aux actes.

Nathalie Carmeni

\* Union générale des ingénieurs, cadres, techniciens et agents de maîtrise CGT.

## TÉMOIGNAGE

### La boîte à idées des conférenciers

La deuxième conférence des UL organisée par l'Urif-CGT a été une réussite, en participation comme en idées.

■ « *S'appuyer sur ce que nous avons fait émerger pendant la bataille contre la loi travail, pour porter des revendications communes à toutes les catégories de salariat, par exemple, que le temps de transport soit intégré au temps de travail* » (Daniel Sanchez, CGT métallurgie).

■ « *Sept unions départementales tiennent leur congrès cette année. C'est une bonne opportunité pour chaque UD de prolonger les travaux de cette conférence* » (Thierry Dumez, Urif-CGT).

■ « *Se réapproprié la gestion publique de l'eau, de l'énergie, de la santé à partir d'une revendication commune, par exemple, demander des comptes à toutes les entreprises privées qui ont exploité les réseaux publics sans avoir investi dans leur entretien* » (Olivier Champetier, CGT 91).

■ « *Les transports privés financés sur deniers publics, ça suffit ! Exigeons de mettre à contribution ceux qui profitent de ces transports capitalistiques* » (Dominique Launay, Union interfédérale des transports). N.C.

## T11 EXPRESS

# La locomotive du low cost

Inauguré en septembre pour une mise en service en juillet 2017, le tram-train T11 Express sera exploité par une filiale privée de la SNCF. La CGT dénonce l'organisation d'un dumping social par la compagnie ferroviaire d'État.

Une nouvelle ligne ferroviaire du tram-train T11 est très attendue des Franciliens. C'est en effet la première liaison de banlieue à banlieue qui va permettre de relier, à terme, les Yvelines (Sartrouville) et la Seine-Saint-Denis (Noisy-le-Sec) sans passer par Paris. Mais si l'on peut se féliciter de l'imminente mise sur rails du T11 Express, il convient également de s'interroger sur les conditions de son exploitation. Car celle-ci a été confiée en toute discrétion à Transkeo. Cette nouvelle filiale de droit privé de la SNCF est une création *ad hoc*, en 2015, au sein de Keolis, le groupe de transports urbains également filiale de la SNCF.

### Dumping social

Ainsi, l'exploitation du nouveau tram-train serait assurée par des salariés de droit privé et non par des cheminots à statut. Or cela ne va pas sans poser quelques problèmes... de qualité du service, de qualifications des salariés, de sécurité de circulation des trains et donc, des voyageurs. De plus, cela revient à mettre en concurrence frontale deux catégories de salariés. « *Transkeo a été créée en catimini dans le seul but de recruter des salariés sur des critères de moins-disant social et cela va se traduire par un abaissement des règles métier, par des rémunérations low cost, de la flexibilité et de la polyvalence entre tâches de conduite, de contrôle de la sécurité des usagers, de vente de billets* », prévient Dominique Launay, secrétaire de l'union interfédérale des transports CGT.

« *Un dumping social inacceptable* », a ainsi dénoncé la CGT cheminots dans un courrier interpellant la présidente du STIF (syndicat des transports d'Île-de-France, NDLR), Valérie Péresse, et le président de SNCF Mobilités, Guillaume Pepy. « *En créant Transkeo pour lui sous-traiter l'exploitation du T11 Express, la SNCF organise sa propre concurrence, le dumping social qui va avec et la privatisation de cette desserte ferroviaire* », constate la fédération des cheminots CGT qui exige l'abandon de ce projet et le respect de ses engagements par la SNCF.



PATRICK LEVEQUE/SIPA

### Privatisation rampante

Ce nouveau tronçon ferroviaire relève pourtant bien du réseau ferré national, raison pour laquelle son exploitation n'est pas soumise à appel d'offres. C'est d'ailleurs à SNCF Mobilités (l'Épic de la SNCF) et non à Keolis-Transkeo que le STIF a attribué ce marché. En toute logique, il revient donc à SNCF Mobilités d'en assurer l'exploitation par ses propres moyens, et non à le sous-traiter à un acteur de droit privé à des fins de mise en concurrence des services et des salariés. Le contrat passé avec le Syndicat des transports francilien est sans ambiguïté sur ce point, qui engage SNCF Mobilités à lutter contre toute forme de dumping social dans le monde du transport, « *car aucune forme de concurrence ne doit s'appuyer sur une régression du modèle social des salariés sous statut* », précise le document.

Moins alarmé que la CGT, le STIF ne s'est pas encore ému de la supercherie Transkeo; ni des « *conséquences très lourdes* », selon la CGT, de cette décision politique de la SNCF prise à l'insu des administrateurs du STIF de « *devancer la libéralisation totale du rail* ». Car faute d'abandon de ce projet, il y a fort à parier que le cas du T11 Express constituera un précédent. Et fort à craindre qu'il n'ouvre la voie à la remise en cause du service public dans tout le réseau francilien des trams-trains, alerte le communiqué de la CGT cheminots.

Déjà aux prises avec un autre scandaleux projet de transports – le CDG-Express

## HUMEUR

# Une victoire éclatante

À bataille exemplaire, victoire éclatante. C'est ce qu'il faudra retenir de la lutte des ouvriers sans papiers du chantier de l'avenue de Breteuil<sup>1</sup>. Expulsés le 30 septembre, ces 25 travailleurs dissimulés ont pu reprendre du service le 7 novembre, contrat d'embauche en poche estampillé du sceau du donneur d'ordres, la société Capron. Une victoire éclatante qui, si elle tient pour beaucoup à la ténacité de ces ouvriers, doit énormément à l'efficacité de la démarche de la CGT. Un authentique travail collectif qui a impliqué le concours permanent de six structures: les unions locales des 7<sup>e</sup> et 15<sup>e</sup> arrondissements, l'union départementale de Paris, les fédérations de la construction, des finances publiques et des banques et assurances, le tout chapeauté par le collectif confédéral des travailleurs sans papiers. « *Certes, nous avons capitalisé sur la bataille du 57, bd de Strasbourg, mais la coordination d'actions concertées a été un facteur déterminant dans la résolution du conflit* », assure Marilyne Poulain (CGT 75). Décisifs, aussi, les « *mardis de Covea* », dont la seule deuxième édition a convaincu le maître d'ouvrage d'engager une médiation avec la CGT et le donneur d'ordres Capron, en lien avec les autorités (Dircctce, préfecture). En résulte un accord dont les signataires peuvent s'honorer, qui légitime le combat de la CGT contre le travail dissimulé et rend justice aux humains exploités. N.C.

1. Lire sur ► [nvo.fr](http://nvo.fr) « Régularisez-moi » et « Sans papiers, danger assuré »

(voir NVO de septembre 2016, pages Île-de-France), financé par l'argent public (2 milliards d'euros!) mais qui sera inaccessible aux usagers franciliens – la CGT entend bien dénoncer cette nouvelle atteinte au service public. Et obtenir le retrait total du projet Transkeo. Dans l'attente d'une intervention du STIF auprès de la SNCF, la CGT prépare la mobilisation des cheminots et des usagers de la ligne B exclus du futur CDG-Express.

Caroline Castaing

## « Les retraités sont les oubliés des politiques de transport »

Une tarification réduite du coût des transports franciliens, c'est ce que les unions syndicales de retraités CGT d'Île-de-France réclament depuis 2009 au conseil régional. Le point avec François Collin, responsable de la commission transports des USR de la région.



### ■ En quoi consiste la revendication de tarification spéciale dans les transports portés par les unions syndicales de retraités (USR) CGT d'Île-de-France ?

Depuis 2009, les USR-CGT interpellent le conseil régional au sujet du coût des transports. Ce que nous réclamions au président de la région de l'époque, Jean-Paul Huchon, et au syndicat des transports d'Île-de-France (STIF) est toujours d'actualité : compléter l'offre existante par la création d'un nouveau titre de transport à tarif réduit, destiné à tous les retraités qui ne bénéficient d'aucun dispositif de tarification sociale. En effet, les titres Amé-

thyste et Émeraude ne concernent que 500 000 retraités alors qu'il y a trois millions de seniors de plus de 60 ans en Île-de-France. Nous revendiquons donc une réduction de 50 % sur le plein tarif du passe Navigo, sur le même principe que la carte Imagine R, pour tous les seniors franciliens, sans conditions de ressources et quels que soient le lieu de résidence et la fréquence d'usage des transports. L'idée, c'est de prolonger le dispositif existant pour les actifs qui bénéficient de 50 % de réduction du coût du passe Navigo pris en charge par les entreprises.

### ■ Comment justifiez-vous cette nouvelle tarification ?

Cela se justifie à plus d'un titre : d'abord, parce que les retraités subissent une baisse de leur revenu de 25 % à 40 % dès la cessation d'activité. Or, ils doivent pouvoir continuer à se déplacer en transport en commun sans être pénalisés financièrement du fait que leurs pensions ne cessent de diminuer<sup>1</sup>. Ensuite, parce que les retraités sont la seule catégorie de la population « oubliée » du système des transports francilien : il y a l'offre Imagine R pour les jeunes, la gratuité pour les chômeurs, le dézonage pour l'ensemble des Franciliens, etc. Seuls les retraités sont tenus à l'écart d'une tarification réduite, alors qu'ils contribuent activement et utilement au fonctionnement de la société, notamment comme bénévoles dans le

domaine associatif. Tout comme les actifs, les retraités sont aussi des consommateurs qui participent au développement de l'économie – nos pensions représentent 250 à 300 milliards d'euros. Alors, ils doivent être considérés comme des citoyens à part entière, c'est aussi un enjeu de société. Et puis, la création d'un tarif unique réduit pour les anciens combattants, les personnes à mobilité réduite et les retraités est un des engagements de campagne de la nouvelle présidente de la région, Valérie Pécresse.

### ■ Mais ses prédécesseurs à la région n'ont pas donné suite à cette demande. Une question de coût ?

Dès 2009, la région s'est engagée à mener une étude pour connaître le coût d'un titre à tarif réduit pour 2,5 millions de retraités. Il nous a fallu attendre 2013 pour que le vice-président en charge des transports, Pierre Serne, nous donne un coût estimé autour de 80 millions d'euros par an. Monsieur Serne a reconnu qu'il s'agirait d'une mesure de justice sociale « incontestablement légitime », mais que, même si ce montant était budgété, cette somme serait prioritairement affectée à l'amélioration des infrastructures et du matériel roulant. Nous nous adressons aujourd'hui à Mme Pécresse car nous savons que des sources de financement existent, par exemple, le fonds d'aménagement de la région (FARIF). Ce fonds collecte une taxe sur les surfaces de bureaux, centres commerciaux et entrepôts. Jusqu'ici, l'État l'a collectée au détriment de la Région pour un montant de 170 millions d'euros par an sans que nous sachions à quoi ces sommes sont par la suite affectées.

### ■ Comment donner à votre revendication toutes ses chances d'être enfin prise en compte par la Région ?

Nous pensons élargir notre démarche à d'autres organisations syndicales franciliennes, FO, SUD, CFE-CGC, FSU... ainsi qu'à diverses associations de retraités, FGR-FP, LSR... Sans le tenir pour acquis, je pense qu'elles soutiendront cette revendication qui est en totale cohérence avec celle du pouvoir d'achat des retraités. Et en totale cohérence avec la loi d'orientation sur les transports intérieurs (LOTI), qui prévoit le droit aux transports publics pour tous.

Propos recueillis par Nathalie Carmeni

1. Les retraités ont manifesté le 29 septembre pour interpellier les pouvoirs publics sur la revalorisation des pensions.



François Collin, USR-CGT Île-de-France