



57ème congrès de l'Union Départementale CGT d'Indre-et-Loire

19 ~ 20 ~ 21 mai 2021

DES SYNDICATS CGT
PLUS NOMBREUX ET
PLUS FORTS POUR
TRANSFORMER NOS
TERRITOIRES



Annexes

La prise en compte des enjeux territoriaux est devenue un enjeu pour toute la CGT.

Nous devons tout mettre en œuvre pour une démarche syndicale offensive, à partir des réalités les plus concrètes, en intégrant les enjeux industriels.

L'aménagement du territoire implique plusieurs aspects :

- **Le développement économique et social, les transports, l'habitat, la communication.**

Depuis 1974, les diverses crises dites « économiques » et les opérations de réorganisations administratives ont accentué les déséquilibres départementaux. On concentre les services et administrations sur un même lieu de vie sans prendre en compte les besoins réels des habitants et usagers. Les gouvernements ont donc, depuis des décennies, organisé une désertification importante en milieu rural. Pour preuve, le bassin de vie de Tours, composé de 23 communes, représente à lui seul 75% de la population du département. Conséquence directe due à la suppression des services publics, des délocalisations dans l'industrie, des suppressions de dessertes ferroviaires, de l'affirmation d'une dynamique métropolitaine surpuissante et de la proximité avec l'Île-de-France.

Les services publics et l'aménagement du territoire ont historiquement toujours été liés. Les services publics sont un élément essentiel de la qualité de vie, d'égalité entre citoyens, mais aussi facteurs de cohésion sociale. La dynamique industrielle résulte de la mise en place de ces infrastructures. Nous ne devons pas nous résigner et continuer la bataille afin d'arrêter d'opposer le rural et l'urbain, les territoires riches aux territoires pauvres.

Les salaires et pensions n'augmentant pas par rapport au coût de la vie, bon nombre de salariés ont fait le choix de vivre hors du bassin d'emploi tourangeau, là où le bâti et le foncier sont plus abordables. Ces néoruraux sont dépourvus de tous les services essentiels à leur épanouissement.

Mais le gouvernement persiste à supprimer des hôpitaux, des écoles, des bureaux de Poste, des gares, des trésoreries et vend même des logements sociaux.

En clair, on supprime des lieux de vie !

La réponse à ces besoins ne pourra se faire au travers des MFS (Maisons France Services) qui seront implantées avec une présence humaine minimale et ne pourra donner de l'information que de premier niveau. Le ministère garantit neuf partenaires minimum (la Poste, Pôle Emploi, MSA, CAF,

CNAV, Intérieur, DGF, Justice) et compte impliquer ENEDIS et la SNCF !

Sachant que ces MFS peuvent ouvrir avec uniquement deux personnes à l'accueil, nul doute que l'utilisateur repartira sans réelles réponses immédiates. Sur un très court terme, les conséquences de cette désertification économique auront des effets néfastes non négligeables en matière de santé, sur le plan économique et environnemental.

Le citoyen devra donc faire de longs trajets pour pouvoir se soigner, monter des dossiers qui nécessitent d'avoir un interlocuteur formé. La suppression de lignes ferroviaires, transport public et non polluant, obligera l'utilisateur à utiliser son propre véhicule.

Les collectivités territoriales seront elles aussi impactées puisque l'ouverture de ces MFS seront financées en grande partie par les mairies, mais sans dotations supplémentaires, dotations qui sont revues à la baisse d'année en année, alors que des réponses urgentes, notamment en matière de traitement des déchets pour la mise aux normes écologiques, ne peuvent être réalisées faute de moyens attribués.

Notre action syndicale nous oblige à faire face au démantèlement des territoires et à envisager un autre militantisme, plus proche des salariés, usagers, mais aussi de tous les citoyens au travers des Unions Locales. Cette question doit être abordée dans tous les syndicats. Cela passe par un dépassement de nos pratiques et des grandes revendications sectorielles traditionnelles.

Les Unions Locales ne doivent plus être un simple lieu géographique mais un lieu de vie syndicale pour la survie de tout le territoire.



Quelles pourraient être en Indre et Loire les conséquences de l'application de la nouvelle loi santé votée en juillet 2019 ?

S'il y a une chose certaine, c'est bien la logique en matière de santé des différents ministres qui depuis Juppé se succèdent : Bachelot, Touraine, Buzyn, même combat !!! Les lignes directrices sont :

privatisation, regroupement, polyvalence, mutualisation, fermeture de lits, baisse des effectifs, blocage des salaires, remise cause des qualifications ...

7 milliards d'euros en moins depuis 10 ans sur les budgets des hôpitaux (et 850 millions d'économies supplémentaires annoncés pour 2020) 17 500 lits d'hospitalisation complète ont fermé depuis 2013. L'Indre et Loire n'y échappe pas avec en particulier le plan COPERMO (adopté en 2016) prévoyant la fermeture de plus de 400 lits au CHU.

Deux contrats de retour à l'équilibre financier sont prévus au centre hospitalier de Loches (1,8 millions de déficit) et au centre hospitalier de Chinon (2,7 millions de déficit). Ces déficits sont induits par la mise en place de la T2A.

Δ La nouvelle loi santé

poursuit la structuration en GHT (Groupement Hospitalier de Territoire) avec un projet médical commun pouvant être à terme encore un peu plus éloigné du terrain. Elle prévoit le développement des hôpitaux de proximité « n'exerçant pas d'activité de chirurgie ni d'obstétrique » Les urgences ne seraient pas obligatoirement ouvertes 24H/24. L'avenir des hôpitaux de Loches, Amboise, Chinon est donc encore un peu plus menacé. Les établissements d'un GHT peuvent décider de fusionner ... (articles 36 et 37)

La mutualisation des moyens a pour effet la diminution des effectifs des personnels techniques, logistiques et administratifs.

La réforme de la fonction publique hospitalière remettra en cause les droits syndicaux et surtout les statuts.

Δ Dans le même temps :

- **Happytal** se développe pour « permettre aux patients de dormir hors de l'hôpital » Mais quelle surveillance médicale ? Et qui paie ? Dans le « meilleur des cas » l'assurance maladie, qui, rappelons-le, n'est pas faite pour remplir les caisses des hôteliers. Autre solution : facturer aux patients, qui verront les cotisations de leurs mutuelles (quand ils en ont) grimper en flèche.

- **L'avenir de l'hôpital pédiatrique Clocheville** est menacé avec la pénurie de médecins. La mobilisation de la CGT dans l'unité avec le personnel et les usagers a permis de marquer des coups d'arrêts déterminants (maintien des brûlés, de l'hémodialyse pédiatrique etc.)

- **EPHAD** les conditions de travail continuent de se dégrader et entraînent une mauvaise prise en charge des résidents.

Malgré les actions du personnel le gouvernement les méprise, aucune écoute, aucun changement.

La programmation de la fermeture de la maison de retraite de l'Ermitage à Tours qui sera effective en 2024.

Les établissements rencontrent aujourd'hui des difficultés à recruter du personnel soignant par manque de considération, salaire trop bas, mauvaises conditions de travail et à recruter des médecins ce qui engendre la mise en place de la télé-médecine.

Δ Les hospitaliers sont également directement concernés par la remise en cause de leur système de **retraite** : la CNRACL (caisse de retraite excédentaire). Petit à petit la catégorie active (retraite à 57

ans par reconnaissance de la pénibilité) est supprimée sous prétexte de passage en catégorie supérieure (retraite à 62 ans voire plus) Prochaine étape : les aides-soignants et agents des services hospitaliers.

Les métiers de la santé et de l'action sociale sont majoritairement féminins avec des carrières hachées, des temps partiels, du travail en horaire décalé ce qui entraînera des pensions a minima.

Δ L'augmentation du nombre de **contractuels** est continue.

La CGT s'adresse à eux, porte leurs revendications. Les résultats départementaux aux élections placent la CGT en 1^{ère} position, traduisant ainsi la confiance que les collègues nous portent.

Les puissantes mobilisations en cours doivent nous encourager sur la voie de la résistance : - pour le retrait de ces lois santé et l'annulation de leurs déclinaisons locales - pour la satisfaction des revendications mises en avant par les personnels de la santé et de l'action sociale : hausse des effectifs, des salaires, dégel du point d'indice, arrêt des fermetures de lits et ouvertures de lits, stop à la marchandisation de l'action sociale, revalorisation de l'action sociale, catégorie active et départ à la retraite anticipée pour tous.

Tous ensemble combattons pour le retrait du projet de réforme de la retraite à points afin de sauver notre protection sociale et notre système de santé et d'action sociale.



**Politique transport,
schéma régional
mobilités, schéma
métropolitain
mobilités, urgence
climatique, urgence
sociale**

En responsabilité, la CGT s'interroge sur le cadre de vie des salarié-es et à ce titre s'attache à lier emploi et conditions de vie. Soucieuse de l'utilisation de l'argent public et solidaire dans son appréciation de l'aménagement du territoire, notre Organisation Syndicale s'interroge sur les choix d'investissements des Collectivités.

La place des transports est primordiale dans le quotidien des salarié-es. Ainsi, pour la CGT, le re-

port modal dans une logique de complémentarité et de lutte contre les émissions GES est majeur dans ses appréciations sur les différents projets et les propositions qu'elle porte.

Constat

- *Transports = 130 millions de tonnes équivalent CO2*
- *94,4% sont directement imputables au transport routier dont le trafic a augmenté de 39% entre 1990 et 2015.*
- *Coût annuel de la pollution de l'air (dont 75% sont dus aux transports) = 101,3 Mds €/an, dont 3 milliards € pour la Sécurité Sociale, selon l'OMS et l'OCDE.*

Projets Métropole de Tours Val de Loire Questionnements – Proposition de l'Union Départementale CGT d'Indre-et-Loire

Future ligne B du tram de Tours.

Sur ce sujet, la CGT s'interroge sur le parking relais en terminus à la Papoterie.

En effet, si le transport urbain de masse est nécessaire pour répondre aux besoins des métropolitains, les décisions politiques doivent veiller à ne pas prendre le risque d'aller à l'encontre des orientations en matière de report modal de la route vers le fer.

Hors, un terminus de tramway à la Papoterie incite à l'utilisation du véhicule en péri urbain, alors que d'autres liaisons pourraient être mises en avant en s'appuyant notamment sur une rocade ferroviaire et en développant la ligne Tours-Loches qui permettrait aussi une meilleure fluidité sur la RD943, très accidentogène.

Rocade ferroviaire-prolongation du périphérique vers le nord de Tours.

Depuis des années, le projet de rocade ferroviaire est abordé sans jamais voir l'ombre de sa concrétisation.

Pour la CGT, l'étoile ferroviaire forte de ses 8 branches (St Patern Racan/La Membrolle et Château-Renault/La Membrolle-Tours, Port Boulet-Tours, Chinon-Tours, Port de Piles-Tours, Loches-Tours, Bléré-Tours, Limeray Amboise-Tours) est un véritable outil pour répondre au besoin de transport urbain.

Des arrêts à Fondettes, à La Riche, au carrefour de Verdun mais aussi à La Ville-aux-Dames seraient de nature à capter des usagers pour les mettre en correspondances avec les lignes de tramway.

Ils pourraient aussi se rendre directement en gare de St-Pierre-des-Corps pour des correspondances de trains grande distance (IC ou TGV).

Les financements pourraient être mutualisés entre la Métropole et la Région à l'image de ce qui se fait sur Lille.

Pour la CGT, l'optimisation de cette rocade ferroviaire n'est possible que si l'on capte les usagers utilisateurs des lignes ferroviaires du nord de Tours. Il faut donc investir pour les rendre plus attractives avec des installations qui permettent d'augmenter des capacités de circulations afin de permettre les liaisons ferroviaires venant du Mans et de Château-Renault, la Membrolle étant l'intersection de ces 2 lignes.

Des installations adaptées, une offre de transport cadencé, une tarification unique sont donc nécessaires pour un véritable service public de transport urbain mais aussi péri urbain.

Dans ces conditions, le « Y » ferroviaire que représente ces 2 lignes posent la question de la pertinence de prolonger le périphérique au nord de Tours ?

Diversification des activités sur l'aéroport de Tours avec l'objectif d'un trafic de 350000 voyageurs en 2025 et 500000 d'ici 2035.

Extension de la ligne A vers l'aéroport de Tours.

Sur ces 2 points, la CGT considère qu'il faut étudier le transport aérien dans une dimension nationale pour le trafic international. En effet, les investissements sur les infrastructures aéroportuaires doivent être faits en fonction d'une stratégie nationale, en tenant compte de l'existant et des perspec-



tives d'aménagement du territoire que cela pourrait représenter pour dynamiser ou redynamiser certaines localités.

Pour la CGT, le trafic aérien est nécessaire sur de très longues distances. Pour le trafic sur les relations intérieures, la relance des trains de nuit, ce que d'ailleurs font l'Autriche et l'Allemagne, serait source de réponse aux besoins de transport et lancerait la filière de l'industrie ferroviaire sur un nouveau projet de matériel roulant performant.

Créatrice d'emplois, la CGT revendique aussi la relocalisation des productions industrielles pour éviter les flux de transports, néfastes à notre environnement.

Pour notre région, l'aéroport de Châteauroux a déjà des capacités et des infrastructures importantes. Situé dans l'Indre, (un département qui mérite aussi d'être connu et développé), embranché à la ligne ferroviaire Paris-Orléans-Limoges-Toulouse, il pourrait l'être avec l'ouverture de la ligne jusqu'à Loches-Tours au réseau TGV.

En effet, depuis St-Pierre-des-Corps, la grande vitesse permet d'aller sur la Belgique, sur Strasbourg, sur Nantes et la Bretagne, sur Bordeaux, sur Marseille sans avoir à passer par les gares parisiennes.

Par ailleurs, Châteauroux est directement en relation avec l'autoroute A20.

Rappelons que les projets portés par la Métropole sur l'avenir de l'aéroport de Tours sont à l'horizon 2040.

Rappelons aussi que le Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires (SRADDET) donne la vision globale à moyen (2025/2030) et long terme (2050).

Ainsi, le Conseil Régional, en lien avec l'ensemble des Collectivités de la région, doit-il prendre la mesure des investissements à financer en priorité pour porter le DEVELOPPEMENT DURABLE et l'ÉGALITÉ des TERRITOIRES. En l'occurrence pour le sud de la région, l'aéroport de Châteauroux pourrait être un outil pertinent.

Dans ces conditions, la prolongation de la ligne A du tramway vers l'aéroport de Tours, serait-elle pertinente ?

Un bus de haut niveau de service, moins coûteux pour la Collectivité ne serait-il pas suffisant ?

Pour la CGT, la réponse à ces questions dépend des choix politiques d'investissements entre les 2 aéroports.

Projet d'avenir pour le site Tupperware.

Alors que ce site est au cœur d'une zone dont l'urbanisation pourrait se développer avec le projet de construction d'un éco quartier au lieu-dit « Les Courtelières », la CGT considère que la reconversion du site Tupperware en plateforme logistique pour GEODIS, avec un accès sur la rocade autoroutière, ne participe pas à préserver le cadre de vie des habitants et ne crée pas les conditions d'un potentiel report modal de la route vers le fer !

Constat

Les émissions du transport aérien intérieur en France ont augmenté jusqu'en 2000, puis diminué du fait de l'ouverture des lignes ferroviaires à grande vitesse. Il faut cependant noter qu'en Europe la part d'émission des GAS représente 12% pour le transport aérien international.

Liaison ferroviaire entre Tours et St-Pierre-des-Corps.

Beaucoup d'encre coule sur le projet de navette entre ces 2 gares. Pour la CGT, le principe des navettes doit répondre aux besoins, d'une part des corpopétrussiens et d'autre part des voyageurs avec rupture de charge à St-Pierre-des-Corps.

Notons que pour les 1ers, il y a le réseau bus urbain et la possibilité de prendre les trains (sauf TGV) entre les 2 gares pour le prix d'un billet de bus.

Pour les voyageurs en correspondance, le principe de navette doit évidemment permettre un temps d'attente limité pour arriver en gare de Tours.

Pour cela, la grille de circulation doit être revue et l'utilisation des rames entre Tours et St-Pierre-des-Corps optimale.

Afin de gagner en capacité, la CGT Cheminot préconise la banalisation des voies entre les 2 gares. Cela permettrait une gestion plus fluide du nœud ferroviaire. « Désaturer les grands nœuds ferroviaires pour donner toute sa place au train dans les déplacements du quotidien ». C'est d'ailleurs ce que propose le Conseil d'orientation des infrastructures en annexe de la Loi d'Orientation des Mobilités en débat au Sénat.



Par ailleurs, pour desservir le nord de la Commune, le projet de tramway passant par le Bd Heurteloup et la rue Jean Monnet pour ensuite rejoindre la gare TGV en passant par le quartier de la Rabaterie et le centre-ville serait une possibilité supplémentaire pour faire la liaison entre ces 2 villes liées par la grande vitesse et l'attrait du centre de Tours.

Projet de transformation de la ZI Menne-ton en zone résidentielle.

Au-delà de s'interroger sur l'avenir des salariés de cette zone industrielle, qui pour la CGT doivent être informés de ce projet et des conséquences qu'il pourrait avoir sur leur devenir, la CGT alerte sur le nouveau centre de tri en projet qui, en 2021, permettra d'optimiser le recyclage de plus de 40.000 tonnes de déchets à l'échelle de plusieurs communautés, y compris au-delà du département d'Indre-et-Loire.

En effet, celui-ci devrait regrouper des centres de tri actuels afin d'aller vers une industrialisation de ce secteur, avec les inconvénients que cela peut engendrer pour les populations qui verraient défiler des files de camions sur leur localité. Pour la CGT, le système industriel à l'échelle capitalistique ne permet pas de répartir les emplois sur les territoires et participe aux nuisances qui altèrent les conditions de vie des populations. Préserver, moderniser les installations nécessaires et limiter l'émission des déchets sont des actions vertueuses qui vont dans le sens du bien vivre dans nos territoires.

Par ailleurs, un nouveau réseau de chaleur sera déployé dans les trois ans mobilisant 25.000 tonnes/an de biomasse. Situé sur le site de l'ex entreprise TETRAS, cette installation devra elle aussi être appro-

Constat

La loi LOM en discussion aborde la programmation des investissements de l'Etat dans les transports.

Une enveloppe de 13.4Mds€ est présentée pour répondre au scénario médiant du Conseil d'orientation des infrastructures.

L'Agence de Financement des Infrastructures de Transport de France (AFITF) doit donc porter son budget au-delà de 3Mds€ alors que la moyenne entre 2013-2017 s'établit à moins de 1.9Mds€.

Mais comment ?

• *quand le gouvernement cède à la pression du patronat routier avec l'abandon de la vignette poids lourd qui aurait permis des recettes de 500/600M€*

• *Idem avec l'abandon de l'exonération du Gasoil Non Routier pour les secteurs du BTP et des carrières qui permettait d'encaisser 950M€/an.*

A noter que le patronat routier de marchandises est exonéré de la TVA à hauteur de 180 M€ (6) et bénéficie d'exonérations de la TICPE pour un tiers du montant (890 M€ en 2017). Idem à propos de la taxe à l'essieu qui, pourtant, ne concerne que les poids-lourds. En 2016, la part de la route dans le transport des marchandises (y compris les véhicules utilitaires légers 3,5T max) est de 88% et la voiture particulière représente 79% du transport de voyageurs (7).

Constat

• *Coût des accidents corporels de la route est de 37 milliards d'€ par an.*

• *Congestion des routes= 20 mds€ annuels. Une valeur basée sur les consommations de carburants et sur les temps perdus dans les embouteillages.*

• *Infrastructures routières= plus de 16 Mds € par an en investissement et en exploitation.*

• *La quasi-totalité étant prise en charge par la collectivité.*

• *Investissements en infrastructures de transport ont représenté, en 2016, 5,3% des investissements nationaux et sont en baisse de 6,2% par rapport à 2015.*

• *Près de 50% de ces investissements sont destinés aux routes, 22% aux transports collectifs urbains (6,3% pour réseau SNCF IDF, 6,7% pour RATP, 9,3% pour Transport urbain de province), 21% aux voies ferrées (LGV et classique) et 8% pour les ports maritimes, les aéroports et les voies navigables.*

• *Les efforts comparés de l'Etat dans l'infrastructure depuis 1970 s'élèvent à 54,6 Mds € pour le ferroviaire contre 88,2 Mds € pour la route.*

• *Près de 40% des dépenses d'investissement de l'Etat et 63% de celles des collectivités territoriales sont consacrées à la route.*

visionnée par camions, à moins que ne soit remis en service les voies ferroviaires qui desservaient cette zone industrielle. Mais pour cela, il faudrait repenser la filière bois et son acheminement dans les centres de chauffe. Le transport de marchandises sur trains est-ce une utopie ou une nécessité absolue pour répondre aux exigences de baisse des émissions de gaz à effet de serre ?

CONCLUSION

Les investissements doivent être faits pour l'intérêt général avec l'objectif de solidarité entre les territoires.

L'utilisation de l'argent public doit permettre le report modal et assurer le développement durable économique, social et environnemental tant des Métropoles que des territoires dits ruraux.

La sécurité des voies routières et des ouvrages d'art doit aussi être financée sans que cela nuise au report modal.

Au regard des équations financières posées dans un cadre de budget contraint pour toutes les collectivités, il y a nécessité de mobiliser les populations, les associations et toutes les forces militantes qui s'opposent aux projets néfastes à leur environnement.