

Action Métaux

Cfdt:

S'ENGAGER POUR CHACUN
AGIR POUR TOUS

N° 16 Juin 2013

Publication du Symétal CFDT Sud-Francilien

Emploi
Logement
Transport

Où en sommes nous ?

Sommaire

- Edito 2
- Dossier Où en sommes-nous ? 4
- Renault : accord de compétitivité 5
- Alcatel : 113 contre-propositions 6
- Déplacements :
Éléments de vie sociale 8
- Nouveau Grand Paris 12
- Logement : Une situation tendue 14
- Nouveau portail du Symétal 14

Cfdt: SYMETAL
Sud Francilien



EDITO



Pourquoi faire simple Quand on peut faire compliqué ?

Nous à la CFDT, nous sommes une organisation syndicale réformiste et de négociation. Et c'est tant mieux ! Cependant nous avons bien du mal en interne à négocier et réformer. Le dossier conflictuel Essilor opposant le Symétal à la FGMM le démontre. J'ai évoqué ce désaccord lors des différents conseils locaux où plus de 120 militants étaient présents.

Réformiste, cela veut dire viser à améliorer les structures existantes économiques et sociales par des modifications légales et progressives plutôt que par une révolution. Le réformisme s'oppose au conservatisme qui prône généralement le statu quo.

Et bien, au Symétal on souhaite améliorer l'existant par des modifications légales et progressives. Cela correspond justement à notre approche du dossier Essilor : aider les jeunes militants à trouver leur place parmi les anciens (voir la plaquette de la dernière Assemblée Générale confédérale chantier n°5).

**Renouvellement générationnel,
mixité, diversité...
Comment faire ?**

23,5% des adhérents du Symétal sont des femmes. Elles sont en-

core moins nombreuses à endosser des responsabilités. Notre objectif demeure la mixité proportionnelle. Il nous faut pour cela repérer les jeunes, les accueillir, les former pour qu'ils prennent des responsabilités, qu'ils attirent d'autres jeunes et favorisent le renouvellement de l'exécutif. L'exemple même des jeunes militants et militantes d'Essilor. Pourquoi la FGMM décide-t-elle de s'enfermer dans son mutisme alors qu'elle prône la négociation sur le champ fédéral ? Pourquoi cette pratique ne s'applique pas en interne sur des contentieux ? Le discours actuel est : « *les règles internes prévalent* ». Mais lorsque ces règles, à nos yeux, sont dévoyées, faut-il les accepter ? Pourquoi tant de conflits au sein de la FGMM ? Cela finit par laisser des traces d'amertume syndicale. **Avoir raison oui, mais ensemble c'est mieux.**

Le communiqué de la FGMM, suite au Bureau fédéral me concernant, trahit fort bien ce climat de citadelle assiégée. Ce communiqué dénonce des propos insultants que j'aurais tenus. Jugez-en vous-même : ma déclaration est disponible et fut rédigée de manière collective par la Commission Exécutive du Symétal. Nous ne la jugeons aucunement insultante.

Il faut dire que la confédération, elle, a évolué sur le sujet du renouvellement générationnel, mixité, diversité et reconnaît elle-même qu'une évolution et transformation de l'organisation sont nécessaires même à en faire une priorité. Nous nous en félicitons ! Cela permettra de réfléchir à nos propositions de cursus syndical et de durée dans le mandat.

Alors au final, que retenir de tout ce gâchis sur ce dossier ? Les anciens reprendront le pouvoir dans la section ? Les jeunes partiront sous d'autres cieux ? Dans 5 ans les premiers seront partis à la retraite et les seconds ne reviendront pas ! Bref un beau gâchis.

La commission des conflits confédérale rendra sa décision les 11 et 12 juin.

Juin sera aussi le mois des retraites. L'inquiétude est grande de voir ce dossier traité avec une rapidité exceptionnelle puisque le gouvernement voudrait boucler avant la fin de l'année. Laurent Berger a rappelé l'inégalité des salariés face à la retraite et la non prise en compte des différentes pénibilités.

Au Symétal nous avons affirmé notre désaccord sur le rallongement de la durée de cotisation au-delà de 41 année et demie et sur le recul de l'âge légal de départ. C'est la solution de facilité habituellement proposée par le MEDEF. Solution qui, a contrario, ne parvient pas à garder les seniors dans l'emploi. Oui, une réforme systémique est nécessaire pour sauver nos retraites. Une réforme de fond abandonnant l'architecture actuelle : il est toujours difficile de faire du neuf avec du vieux ! La proposition de 43 années en 2020 impactera en pre-

Directeur de publication : Michel Fourgeaud
Directeur de la rédaction : Gérard Mantoan
Rédacteur en chef : Pascal Jourde
Conception et réalisation : Thibaut Doumergue
Sources documentaires : Symétal CFDT Sud Francilien
Imprimeur : Copie Clean 91300 Massy
Dépôt légal : juin 2013
tirage : 500 exemplaires
reproduction interdite sans accord écrit de l'éditeur

Agenda des Conseils

second semestre 2013



CONSEILS LOCAUX

BOULOGNE de 9 h 30 à 12 h 30
12 septembre
7 novembre

CRETEIL de 9 h 30 à 12 h 30
23 septembre
18 novembre

CONSEIL CENTRAL

de 9 h 00 à 16 h 00 (buffet offert)
11 décembre

EVRY de 9 h 30 à 12 h 30
19 septembre
14 novembre

MASSY de 9 h 30 à 12 h 30
18 septembre
13 novembre

TRAPPES de 9 h 30 à 12 h 30
22 janvier 23 avril
19 février 21 mai
19 mars

mier lieu la génération des années 60 qui a subi comme d'autres il y a peu de temps le passage de 60 à 62 ans l'âge légal puis de 37,5 à 41,5 le nombre d'années de cotisations nécessaire soit déjà 4 ans de plus ! Se faire ajouter une couche pour 2020 c'est en prendre pour sa part. Considérant que les jeunes rentrent en moyenne vers 23 ans sur le marché du travail, sous entend dès aujourd'hui sur ces bases de calculs, qu'ils n'atteindront qu'à 65 ans la retraite à taux plein. L'augmentation de la durée de cotisation les ferait partir à des âges canoniques avec le risque de rejet par les nouvelles générations d'un tel système.

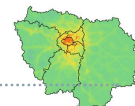
En vous rappelant le Conseil Central du 26 juin basé sur notre ligne politique « le rapport de force oui, les propositions aussi » nous débattons avec les copains d'Alcatel de la genèse de leurs 113 contre-propositions au plan de licenciement, ainsi qu'avec les copains de Renault qui nous expliqueront le cursus mis en place pour valider l'accord de compétitivité. Nous débattons aussi avec Lahouari Boubekeur, Secrétaire régional de l'URI sur l'importance du logement et de son coût pour les salariés. Nous souhaitant d'être nombreux, je vous attends dès 9 h à la Bourse du Travail de Massy.

Si toutefois des événements importants ou des décisions étaient prises à l'égard du Symétal, l'ordre du jour y serait évidemment consacré.

mercredi 26 juin 2013

à partir de 9 h 00

 Michel Fourgeaud
Secrétaire Général



DOSSIER



Le triptyque de l'emploi, du logement et du transport, éléments indissociables pour une politique sociale digne de ce nom.

Nous avons souhaité reprendre ce dossier car la grave crise que nous connaissons aujourd'hui met à mal ces trois points fondamentaux qui caractérisent la vie de millions de salariés dont font partie les salariés de la métallurgie.

La perte d'un emploi entraîne de façon inextricable la perte de son logement et quand il faut retrouver un emploi, il faut pouvoir aller vers l'entreprise, et c'est là que la difficulté de la mobilité commence.

Même quand on a un emploi et surtout quand il est précaire (CDD, intérim, stagiaire, etc.), se loger et se déplacer sont une véritable problématique.

Il nous paraissait donc important de faire un point sur ce triptyque.

L'emploi, et plus particulièrement dans la métallurgie, est de plus en plus sinistré. Que ce soit dans l'automobile ou les télécoms, des plans sociaux s'enchaînent, fragilisant inexorablement ces industries qui pourraient être innovantes.

A la CFDT nos équipes ont réagi pour éviter des catastrophes humaines et sociales, soit au

Renault : Accord de compétitivité

Alcatel-Lucent : 113 contre-propositions

Déplacements : Éléments de la vie sociale

Grand Paris : L'avenir des transports franciliens

travers d'un accord de compétitivité, soit sous la forme de contre-propositions face aux suppressions d'emploi et de fermetures de sites ou d'usines.

Sur le logement et le transport, nous pouvons inter agir au travers d'instances ad hoc au niveau interprofessionnel. Et là, il y a beaucoup à faire.

Sur notre champ, il y a pourtant des choses qui se passent. D'abord, parce que nous sommes dans le cadre du « Grand Paris Express » et que cela va impacter notre territoire pour ce qui concerne les transports, mais aussi dans le logement.

La confirmation par le Premier Ministre du financement du projet du Grand Paris met une réalité à un projet qui n'était absolument pas financé et surtout initialement sous-estimé par le précédent gouvernement présidée par Sarkozy. Ce financement donne enfin des garanties sur une réelle planification des infrastructures à mettre en œuvre.

Sur notre territoire, deux grands projets du Grand Paris Express verront le jour :

➤ La création d'une ligne 18 de transport automatique à capacité adaptée qui reliera Orly au Plateau de Saclay via Massy-Palaiseau, prolongée à Versailles.

➤ La prolongation de la ligne de métro 14 allant pour ce qui nous concerne de la station « Olympiades » à Orly.

Ce projet permettra aux usagers de notre territoire de pouvoir se rendre à Paris en délestant le RER B (qui part ailleurs va être rénové) en passant par Orly et en prenant la ligne 18, puis la ligne 14 pour être dans Paris et ensuite utiliser le réseau du métro parisien.

Quant au logement, certaines villes —comme Palaiseau— ont profité de points d'arrêt de ces transports sur leur territoire pour construire de nouveaux quartiers. Permettant ainsi de mettre en place des lieux de vie à proximité des campus universitaires et des centres de recherches comme des entreprises qui vont ou qui sont déjà installés près de la future gare.

De plus le développement de site propre de transport en commun permettra d'offrir aux salariés, habitants, étudiants, chercheurs etc. une complémentarité d'offre de déplacements collectifs sur toute l'Ile de France.

En espérant que ce dossier traitant de ce triptyque vous apporte les réponses aux perspectives futures de notre territoire.

Gérard Mantoan



Renault : Accord de compétitivité

Communément appelé « accord de compétitivité », cet accord Renault a pour objectif d'initier une nouvelle dynamique de croissance et de développement social !

Derrière ce « gros mot », de compétitivité, que se cache-t-il réellement ?

C'est dans un contexte de crise permanent, depuis 2009, que les constructeurs Européens surnagent. Seuls les Allemands ont courbé l'échine et réussissent à tirer leur épingle du jeu !

Les exemples récents prouvent que la situation peut rapidement basculer. Pour l'exemple, Ford qui fermera 3 sites en Europe en 2013 (6200 licenciements) ; PSA qui ferme Aulnay qui du fait d'une « Direction menteuse » et de syndicalistes politisés voulant en découdre, annonce 5 Milliards de perte en 2012 ! Goodyear condamné à la fermeture, suite au refus d'un syndicat CGT (hégémonique) qui ne voulait pas entendre parler de repreneurs, Volvo qui annonce 1000 suppressions d'emplois...

Alors que faire ? la CFDT Renault, dès 2011 ne découvrait pas la situation. La CFDT a travaillé de long mois sur le sujet, avec des experts ; pour preuve tangible, un livre est sorti mi 2012 « Renault en Danger » (édition l'Harmattan), qui n'a pas été démenti par la Direction de l'entreprise !

Deux solutions s'offraient à nous, salariés et syndicalistes, soit faire la politique de l'autruche, soit faire preuve de réalisme et proposer un avenir sans chômage ni fermeture d'usine ! La CFDT Renault a choisi la seconde solution. « Choisir, ce n'est pas renoncer, c'est assumer ses choix » et c'est nettement moins confortable que de toujours dire non ! La principale difficulté fut donc de faire passer les intérêts particuliers après l'intérêt collectif.

Le premier point de cet accord ne concernait pas uniquement les Renault, mais bien tout le groupe (filiales comprises) en France.

La CFDT Renault, dès les premiers jours, dès les premières rencontres avait posé trois revendications incontournables :

- Un engagement sur un volume et un taux d'activité des usines françaises
- Une prise en compte de l'aspect filière
- Une prise en compte de la Qualité de Vie au Travail (QVT)...

La CFDT aura été la cible favorite de nos collègues de la CGT, FO et SUD sur quasiment tous les sites. Au lieu de focaliser leur énergie à construire une plateforme revendicative commune, ils ont préféré, dès la première séance de négociation, le 29 janvier, se mettre en position de non signataire et multiplier les dénégations les plus mensongères et démagogues ! Sur des sites comme Cléon, Le Mans ou Flins, les menaces verbales ont succédé aux dégradations de matériels syndicaux. Nous pouvions être en désaccord et c'est le gage de la démocratie, mais nous ne pouvons tolérer que les femmes et les hommes de la CFDT soient attaqués personnellement !

A l'issue de plus de 3 mois de négociations, qui ont usé les équipes, la CFDT à plus de 72% de ses adhérents a décidé de signer l'accord.

Que contient-il ?

Au-delà des détails techniques, les principales mesures sont :

L'affectation de véhicules et le maintien de tous les sites industriels sur le sol national, et ceci au-delà de 2016, c'est la principale garantie que nous défendions... D'ailleurs dès le mois de mai 2013, Nissan s'engageait sur 82000 véhicules sur le site de Flins !

Les contreparties (pour l'employeur), sont nombreuses et plus ou moins douloureuses, à savoir un réalignement des horaires de tous (sauf cadres) sur 1603h annuelle (soit l'équivalent de 35h hebdo), mais surtout la disparition des accords locaux d'aménagement du temps de travail... Et la perte de jours de congés supplémentaires (pouvant aller jusqu'à 21 jours pour certains sites !) La Direction générale, au-delà d'une standardisation des horaires, n'aura pas manqué de mettre fin à des avantages acquis localement au fil du temps !

Autre cure d'amaigrissement, le glissement vers la sortie de 7500 salariés à des conditions intéressantes, mais qui seront « non remplacés »... Dans un premier temps, car si les 810 000 véhicules ciblés sont atteints, le bureau d'embauche ne pourra que rouvrir ses portes.

En synthèse, cet accord, signé par la CFDT, la CFE-CGC et FO (seule la CGT n'a pas signé) pourra être considéré comme douloureux par certains, mais est pour nous le signe tangible d'un avenir de la marque en France et surtout du maintien des bassins d'emplois inhérents.

Reste cependant un énorme chantier que seule la CFDT porte, à savoir la QVT... Enjeu essentiel d'un avenir industriel de l'automobile en France, au risque que la société dans son ensemble n'accepte plus que nos usines « produisent » autant de véhicules que d'handicapés ! Le challenge est énorme, d'autant que concrètement, c'est bien notre pratique syndicale institutionnalisée qu'il faut revoir en profondeur. Pour lire l'avenir, c'est bien vers le passé qu'il faut se tourner... Et retourner sur le terrain afin d'écouter nos collègues et redonner du sens à une pratique syndicale fondamentale. La montagne n'est en aucun cas insurmontable, elle est passionnante par avance...



Alcatel-Lucent en France : 113 Contre-propositions

Face aux suppressions d'emplois et fermeture de sites, la CFDT a présenté 113 contre-propositions !

Dans le cadre du plan dit « Performance » de la Direction, en réalité un plan de 1400 suppressions d'emplois sur les sites français engagé fin 2012 chez Alcatel-Lucent en France, dont 934 emplois dans la filiale ALF. En parallèle, la direction a décidé la fermeture des établissements de Colombes et surtout de Vélizy, le site historique, ce dernier regroupant actuellement 2200 salariés.

Grâce à l'imputation sur ce PSE 2013 de départs volontaires déjà réalisés en 2012 dans le cadre de l'accord GPEC, le nombre d'emplois menacés est donc ramené à 538. Cependant, compte tenu des conditions peu incitatives de départ au volontariat proposées en 2013, une proportion très importante de ces emplois à

supprimer donne lieu à des licenciements coercitifs.

Face à cette catastrophe humaine et industrielle annoncée, les équipes CFDT ALU ne sont pas restées inactives. Elles ont rencontré les salariés et les responsables opérationnels. La CFDT a participé à des réunions avec le cabinet de Mme Fleur Pellerin, Ministre de l'économie numérique, et les cabinets régionaux du Ministère du Redressement Productif (MRP), à des réunions avec la Direction Générale de la Compétitivité, de l'Industrie et des Services (DGCIS), à des rencontres avec des députés jusqu'à l'audience, en intersyndicale, par la commission économique de l'Assemblée Nationale.

Toutes ces réunions ont permis de construire des alternatives au plan de la Direction. La CFDT a donc présenté en CCE le 28 Mars, 113 propositions pour redonner un sens à ce

que devrait être un vrai Plan de Sauvegarde de l'Emploi (PSE) : pour la CFDT, il s'agit avant tout d'empêcher des licenciements en consolidant, en accélérant, ou encore en relançant et en mettant au jour des activités indispensables à l'avenir d'Alcatel-Lucent en France.

A l'issue de ce CCE du 28 mars, 85 postes ont déjà été sauvés. Pour autant, nous sommes encore loin du compte. L'objectif de la CFDT reste plus que jamais de préserver la capacité opérationnelle de l'entreprise et d'éviter, autant que possible, tout licenciement sec.

D'autres avancées sont largement possibles, notamment par le biais d'une meilleure collaboration dans la définition de la politique « produit » avec les opérateurs français et européens. La nouvelle direction du groupe Alcatel-Lucent sera jugée sur sa capacité à redynamiser les activités du groupe en Europe.



Nos 113 propositions se répartissent en 17 catégories sur les feuilles de route de projets existants, 45 sur les projets à développer ou redémarrer, 15 sur la stratégie, 28 sur l'organisation et 8 sur le financement.

Sans rentrer dans le détail de nos propositions qui présentent des informations confidentielles ne pouvant être données qu'en CCE, en voici les thèmes essentiels :

1 Sur un plan général :

- Accélérer la sortie de nouveaux produits, mais aussi élargir la gamme disponible dans différents domaines pour répondre efficacement aux besoins du marché.
- Développer plus en partenariat et refuser d'abandonner des projets considérés comme secondaires ou peu rentables qui ont pour effet d'accroître notre crédibilité par des offres complètes.
- Saisir toutes les opportunités de déployer notre savoir faire, avec le plan fibre du gouvernement et le plan numérique européen.

2 Projets nouveaux ou à dynamiser

- Les aspects virtualisation d'éléments réseaux et services associés et les nouvelles évolutions architecturales qu'ils impliquent.
- La protection des données personnelles, la cybersécurité, les innovations dans ce domaine

appliquées au « cloud computing » ; les audits sur la sécurité des réseaux.

- Les innovations dans les points d'accès réseau résidentiels.
- Les économies d'énergie de nos produits et les meilleures technologies pour y parvenir.

3 Au niveau des clients :

- Nous devons mettre à la disposition des opérateurs français les solutions innovantes que nous proposons ailleurs dans le monde.
- Le marché des opérateurs virtuels (MVNO) a un vrai potentiel de croissance pour lequel nous devons développer des solutions avec plus de volontarisme.
- Marchés publics : l'absence d'ALU dans certains appels d'offres relevant de sa compétence doit être évitée autant que possible ! Les décideurs institutionnels doivent connaître nos produits.

4 Au niveau de l'organisation :

- Être mieux organisés pour traiter efficacement des dysfonctionnements majeurs éventuels chez nos clients, même si la cause originelle ne nous est pas imputable.
- Améliorer le fonctionnement de la comptabilité fournisseur par des ré-internalisations / relocalisations de postes.
- Consolider les canaux de distribution dans la nouvelle organisation avant de réduire les effectifs avant-ventes.
- Rechercher et éliminer les défauts d'une organisation matricielle trop complexe.
- Tirer les leçons de la mise en application de la méthode Agile et améliorer sa mise en œuvre.
- Mener une vraie politique de recrutement des jeunes : la GPEC plutôt que les PSE à répétition.
- Éviter les nouvelles modifications organisationnelles avant d'avoir tiré les leçons de l'organisation en cours.
- Mieux analyser les vrais coûts du travail et des déplacements dans les différents pays où le groupe est implanté.

5 Enfin, au niveau financier :

- Se débarrasser du dogme de réduction des charges dans les pays « High Costs » au profit des pays « Low Cost » : ce dogme à objectif purement financier a déjà coûté très cher à l'entreprise en termes de qualité et d'efficacité, et donc de pertes financières pour cause de pénalités de retard et de contrats perdus !
- Revoir à la baisse les salaires du top management et ses retraites chapeau, inadaptés à la situation financière actuelle du groupe.
- Éviter de dépenser immédiatement des dizaines de millions d'euros nécessaires à la fermeture des établissements de Vélizy et Colombes, alors que les coûts réels en termes organisationnels mais aussi humains n'ont pas été sérieusement évalués.
- Par ailleurs, la fermeture des établissements de Vélizy et Colombes est toujours à l'ordre du jour de la nouvelle Direction, malgré les arguments chiffrés que la CFDT de Vélizy avait produits, montrant que l'objectif d'équilibrage financier du projet était bien plus tardif qu'annoncé par la Direction.

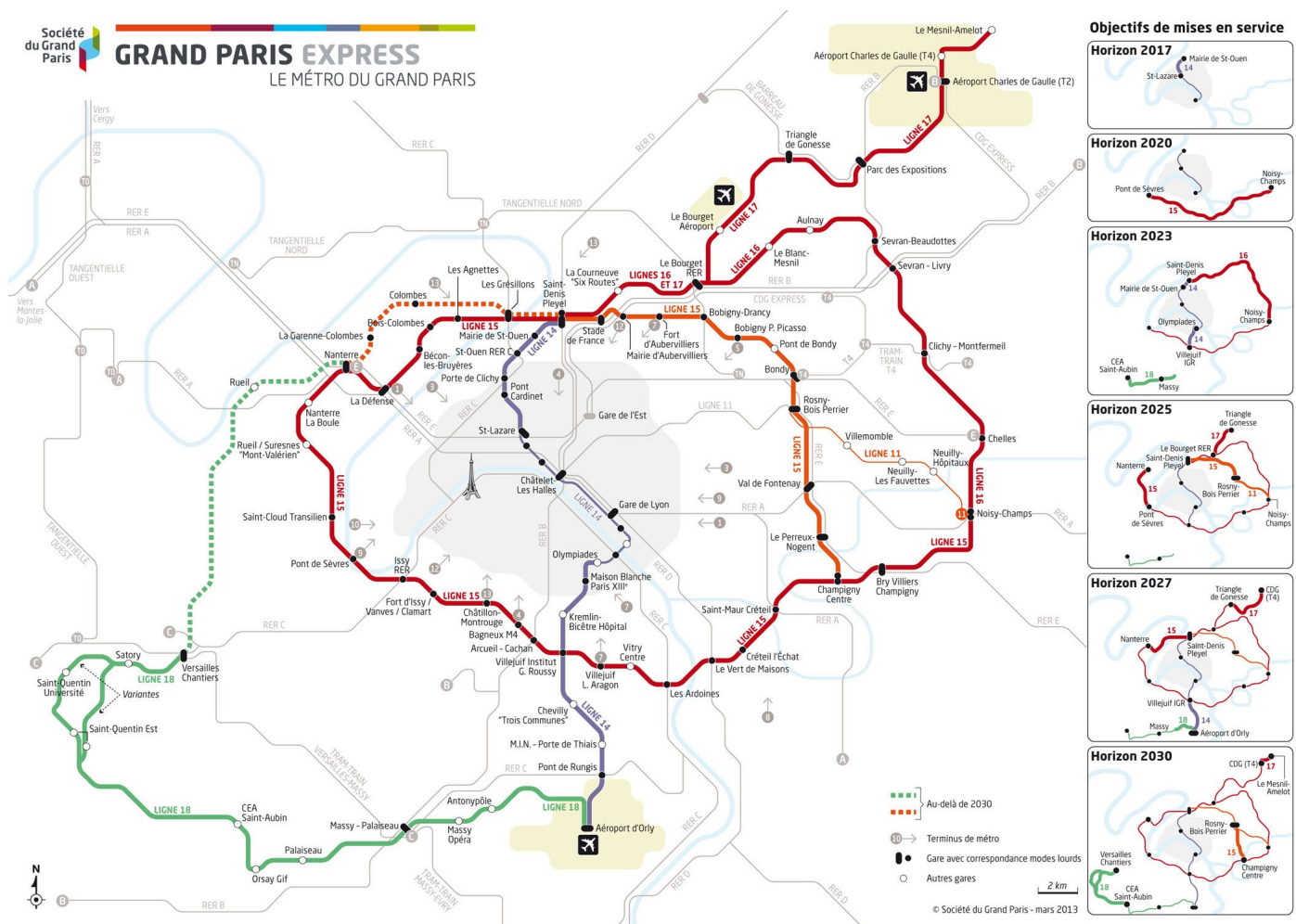
 Daniel Escalle





Société
du Grand
Paris

GRAND PARIS EXPRESS
LE MÉTRO DU GRAND PARIS



Objectifs de mises en service



Déplacements et mobilités : Éléments indispensables à une réelle vie sociale

Les déplacements, principale pré-occupation des salariés et des habitants d'un territoire, sont au cœur des problématiques de l'emploi.

Le transport individuel, surtout symbolisé par la voiture, est devenu aujourd'hui un moyen onéreux. De par son coût d'achat, de fonctionnement (coût élevé du prix des carburants, assurances, etc.) ainsi que du coût de sa maintenance (entretien, réparation, etc.)

La solution future passe nécessairement par une amélioration et un accroissement des déplacements collectifs.

Où en est-on aujourd'hui et qu'est-il prévu pour les années futures sur le Plateau de Saclay ?

La Communauté d'Agglomération du Plateau de Saclay (CAPS) participe à l'organisation des transports en commun sous la conduite du STIF (Syndicat des Transports d'Ile-de-France). Le réseau MOBICAPS compte 31 lignes de bus qui transportent chaque jour plus de 40 000 voyageurs.

Mise en place d'une nouvelle offre de transport en commun en vallée qui dessert les gares et les centres-villes des communes d'Igny, Palaiseau et Orsay.

Le STIF a investi 3,2 millions d'euros afin d'équiper la ligne : Orly/Massy/Saint-Quentin-en-Yvelines via le Plateau de Saclay (ligne la plus fréquentée du réseau) de 10 bus articulés. La fréquentation de cette ligne a été multipliée par trois en deux ans.

Pour ce qui concerne le futur proche, c'est-à-dire dès 2014, le prolongement d'un nouveau tronçon du site Propre pour Transport en Commun (SPTC) entre l'école Polytechnique et le Christ de Saclay traversera cinq communes (Saclay, Saint Aubin, Gif-sur-Yvette, Orsay et Palaiseau) et desservira 11 stations. La desserte sera assurée par des bus articulés avec une fréquence de cinq minutes aux heures de pointe. Le projet prévoit la réalisation de pistes cyclables et de cheminements piétons en continu le long du tronçon et seront raccordés aux cheminements existants. Le coût estimé du projet est de 54,5 millions d'euros.

D'autre part, il faut savoir qu'en 2012, a été réalisée la convention de délégation de compétences en matière de services réguliers de trans-



port de voyageurs sur le secteur du plateau de Saclay. Une première en Île-de-France. Elle a été signée entre le STIF, la Communauté d'Agglomération du Plateau de Saclay (CAPS), la ville des Ulis, la Communauté d'Agglomération de Saint Quentin-en Yvelines (CASQY) et la Communauté d'Agglomération de Versailles Grand Parc (CAVQP).

Cette délégation du STIF aux communautés d'agglomération vise à renforcer leur pouvoir de décision concernant la politique de transport sur le territoire comme la modification de l'offre de transport, l'implantation de nouvelles stations, la préparation d'un plan de développement commun etc.

Enfin dans un avenir un peu moins proche de 2020 à 2030, la mise en œuvre du Grand Paris Express va impacter considérablement notre territoire.

L'idée première est d'avoir un accès plus facile et plus rapide à toutes les fonctions de la métropole. C'est la condition nécessaire et indispensable pour désenclaver certains territoires franciliens et mettre fin aux sentiments de relégation ou d'abandon qui nourrissent tous les désespoirs. De plus, cela permettra de renforcer l'attractivité du territoire francilien et donc la croissance et la création d'emplois.

C'est en ces termes que le Premier Ministre, Jean-Marc Ayrault, s'est exprimé sur le Nouveau Grand Paris, lors d'un déplacement à l'université PARIS-EST de Marne-la-Vallée.

Le projet francilien de mobilité devrait devenir l'armature du développement de l'Île-de-France. A chaque desserte sera associé un projet de territoire, avec de nouveaux quartiers, des commerces, des logements, des équipements publics, des activités économiques et culturelles nouvelles et toujours conserver des espaces naturelles.

Si le précédent gouvernement avait estimé à 20 milliards d'euros ce projet du Grand Paris, il est plus réaliste de considérer que le coût le plus

proche serait de 30 milliards d'euros.

Aux 26,5 milliards d'euros consacrés aux nouvelles lignes de métro automatique du Grand Paris s'ajoutent 15,5 milliards d'euros pour la rénovation du réseau existant dont 7 Md€ dès cette année en plus des 2 Md€ déjà engagés.

sées, dont 57 par la Société du Grand Paris, les autres relevant du Stif.

Finalement, l'investissement de la SGP en sa qualité de maître d'ouvrage s'élèvera à 17,5 milliards d'euros (hors matériel roulant), les travaux commenceront fin 2013 et les mises en service, dont les premières sont prévues en 2018, seront assurées progressivement jusqu'en 2025.



LE GRAND PARIS EXPRESS

Formalisé par l'accord du 26 janvier 2011 entre l'État et la région Île-de-France, le métro Grand Paris Express (GPE) a trois objectifs : améliorer la vie quotidienne des Franciliens en favorisant leurs déplacements, accroître le potentiel de croissance et le développement économique de la région Capitale, désenclaver des territoires aujourd'hui mal desservis. Le GPE comporte quatre lignes. Trois d'entre elles seront construites par la SGP : ligne rouge (rocade autour de Paris remontant à Roissy), ligne bleue (prolongement de la ligne 14 au nord et au sud) et ligne verte (Orly-Nanterre via Versailles et le plateau de Saclay). Une quatrième ligne dite orange, sera réalisée par le Stif à l'est proche de Paris avec une participation de la SGP à concurrence de 2 milliards d'euros. Au total, près de 200 kilomètres de métro seront construits et 72 nouvelles gares seront réali-

Concevoir et réaliser le métro du Grand Paris

La Société du Grand Paris (SGP) est un établissement public à caractère industriel et commercial créé par la loi du 3 juin 2010 relative au Grand Paris. Elle est installée à Saint-Denis (93). La SGP est chargée de la conception et de la réalisation du futur métro automatique du Grand Paris, dont le schéma d'ensemble a été validé par décret en Conseil d'État, publié au Journal Officiel, le 26 août 2011. Dans un souci d'égalité entre les territoires, les travaux de la SGP s'inscrivent dans une perspective globale de développement solidaire et durable de la région Capitale. Il s'agit tout d'abord de contribuer à l'essor d'une offre de transports en commun pour tous, facilitant les liaisons de banlieue à banlieue. L'objectif du futur métro, c'est aussi de doter la métropole francilienne d'une ossature indispensable à sa croissance écono-



mique future, connectant aéroports, gares TGV, bassins d'emplois et lieux de vie, mettant les pôles d'excellence en réseau tout en désenclavant les territoires.

L'enjeu est enfin de faire de la région Capitale un territoire exemplaire pour la reconquête de son environnement, notamment en préservant les espaces naturels, agricoles et forestiers. Maître d'ouvrage de trois lignes du Grand Paris Express, lignes rouge, bleue et verte – la Société du Grand Paris a notamment pour mission la construction des lignes de métro (installations fixes et ouvrages d'art), la réalisation des gares et l'acquisition des matériels roulants. Parallèlement, l'établissement assiste le préfet de région dans la mise en œuvre des

contrats de développement territorial. Enfin, la SGP dispose, sous certaines conditions, d'une compétence d'aménageur autour des futures gares.

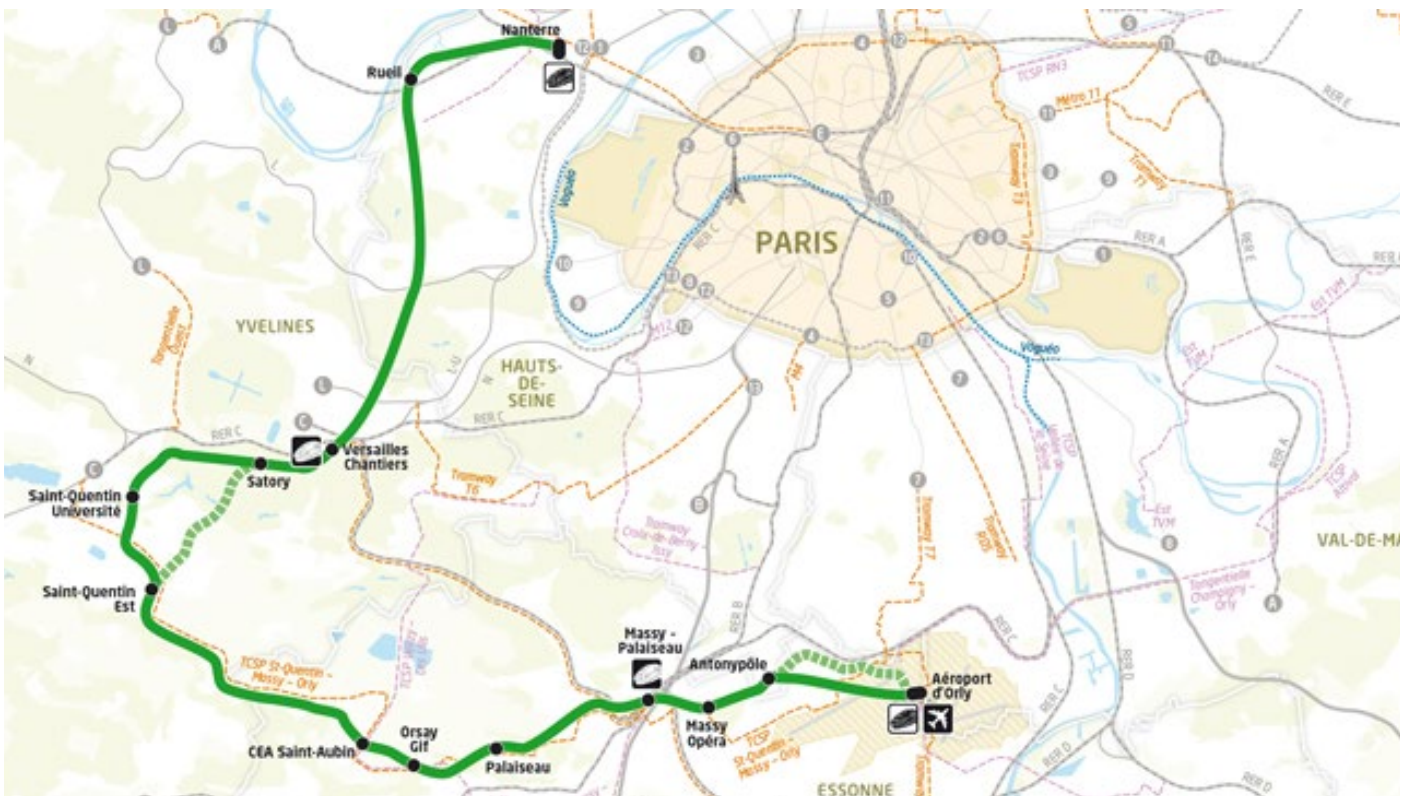
La Société du Grand Paris finance et mène des études en partenariat avec le STIF, la SNCF, la RATP et RFF pour le Grand Paris Express.

La S.G.P sera par la suite remis dans le droit commun et le STIF deviendra l'autorité organisatrice des transports de plein exercice, compétente sur tous les réseaux, y compris le Grand Paris Express.

Le volume des dépenses à la charge de la Société du Grand Paris d'ici 2030 est estimé, aux conditions économiques de 2012, à 25,5 mil-

liards d'euros, dont 19 milliards environ sous la maîtrise d'ouvrage de la Société du Grand Paris.

Pour financer ces dépenses, la Société du Grand Paris dispose :
de recettes fiscales affectées, qui sont pour l'essentiel déjà en place sous la forme d'une composante de l'imposition forfaitaire sur les entreprises de réseaux, d'une taxe spéciale d'équipement, et d'une fraction de la taxe locale sur les bureaux en Île-de-France. Ces recettes représenteront plus de 500 millions d'euros par an dès 2014 ;
de subventions de l'État et des collectivités locales, à hauteur respectivement de 1 milliard et de 225 millions d'euros ;
des produits de son domaine (péages,



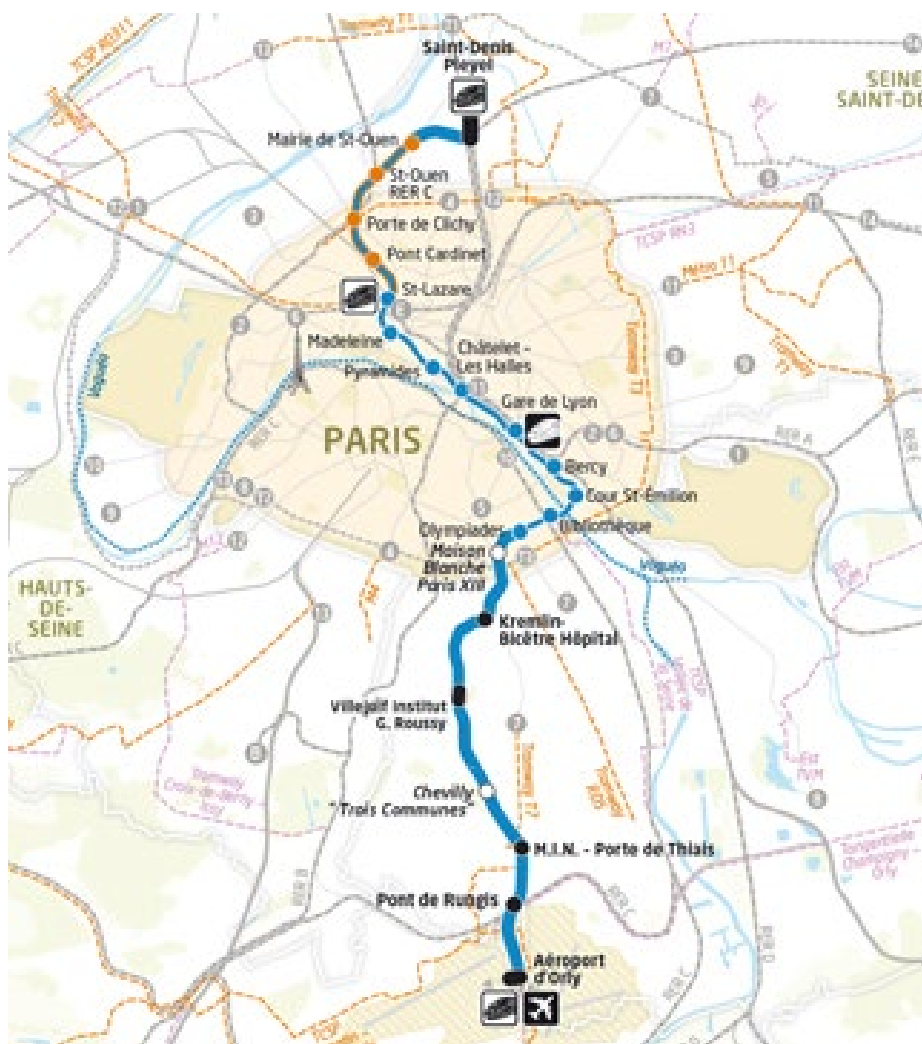
Création de la ligne N°18 (Ligne Verte)

La ligne N°18 assure la desserte des pôles scientifiques et technologiques du Plateau de Saclay ainsi que des grandes zones d'habitat et d'emploi des Yvelines et de l'Essonne.

La Ligne Verte relie, dans un premier temps, l'aéroport d'Orly aux territoires de Saint-Quentin-en-Yvelines et de Versailles sur une longueur totale d'environ 35 km. Cette section de ligne propose deux variantes de tracé encore à l'étude, entre Orly et Antony pôle d'une part, entre Saint-Quentin Est et Versailles Chantiers d'autre part.

Par la suite, la Ligne Verte va se prolonger au nord en direction de Rueil et Nanterre pour atteindre une longueur totale d'environ 50 km.

Le temps de parcours entre Orly et Versailles sera d'environ 35 minutes.



Implantation du pôle multimodal d'Orly

La future gare d'Orly accueillera, côte à côte, les lignes 14 et 18 du Grand Paris Express. Peu profonde (environ 21 mètres), elle sera située entre les deux aérogares Ouest et Sud afin d'assurer une bonne desserte des terminaux, et offrira un accès direct au nouveau bâtiment de jonction des aérogares qui sera construit par Aéroports de Paris. La gare permettra de créer un vaste pôle multimodal de transport permettant d'allier les modes aérien, ferroviaire et bus. Le comité de pilotage a également souhaité que les travaux permettant d'optimiser les connexions avec les autres modes de transport se poursuivent, notamment pour ce qui concerne la nécessité d'améliorer la correspondance avec le T7.

Le transport lié au Grand Paris Express est un enjeu de qualité de vie, puisqu'à moyen terme, 90% des franciliens habiteront à moins de 2 km d'une gare et le temps de transport quotidien sera plus bas qu'une heure vingt minutes.

C'est également un enjeu de solidarité au sein de la région par le désenclavement de certains territoires.

C'est aussi un enjeu d'attractivité car le développement régional équilibré est un sujet d'intérêt national.

Enfin, c'est un sujet d'emploi avec environ 15 000 emplois induits chaque année par les travaux, puis plus encore, grâce à une meilleure efficacité du système métropolitain qui bénéficiera à toutes les entreprises.

 Gérard Mantoan

commerces...).

Prolongement de la ligne N°14 (Ligne Bleue)

La Ligne Bleue est le prolongement de la ligne 14 du métro parisien (Saint-Lazare – Olympiades).

Elle assurera la liaison entre le centre de la capitale, le pôle d'affaires de Saint-Denis Pleyel au nord et l'aéroport d'Orly au sud. Au total, la Ligne Bleue se déploie sur plus de 30 km et offre des correspondances avec les trois autres lignes du

Grand Paris Express. Elle constitue l'épine dorsale du nouveau réseau et assure les correspondances avec le métro parisien.

Il est prévu que la ligne Bleue soit utilisée à pleine capacité à l'horizon 2035 : elle transportera alors plus de 35.000 voyageurs à l'heure de pointe du matin, sur la section la plus chargée (Châtelet < > Saint-Denis). L'intervalle prévisionnel de la ligne sera de 85 secondes entre deux trains à l'heure de pointe du matin.



Nouveau Grand Paris : L'avenir des transports franciliens



Le 6 mars dernier, le Premier ministre Jean-Marc Ayrault a présenté, à la cité Descartes, à Champs-sur-Marne, les contours dorénavant concrets, phasés et chiffrés du Nouveau Grand Paris, un plan pour agir sur les transports, le logement et sur les institutions.

Vecteur d'amélioration de la qualité de vie, de dynamisme économique, d'équité territoriale et de compétitivité, ce plan est unique en Europe par l'ampleur des grands travaux qu'il prévoit. Son volet transport, qui cristallise de fortes attentes s'appuie sur deux axes : améliorer d'urgence les lignes existantes et construire un nouveau réseau de métro automatique. Le tout de façon simultanée, optimisée et réaliste.

C'est bel et bien en Seine-et-Marne, département longtemps laissé pour compte, que le Premier ministre Jean-Marc Ayrault a annoncé les contours du Nouveau Grand Paris.

Ce plan, inédit par l'ampleur des travaux d'infrastructures et des logements qu'il prévoit, est né en 2007. Mais pour le chef du gouvernement, « il avait inspiré trop d'espoirs déçus, de promesses non tenues. Il fallait tout remettre à plat et agréger les projets ».

Un audit a donc été commandé en septembre 2012 à Pascal Auzannet, ancien directeur des RER à la RATP. Résultat : un coût réel du Grand Paris Express (réseau de métro automatique) de 29,9 milliards d'euros au lieu des 20,5 milliards annoncés en 2008 ! Ces conclusions ont fait craindre aux territoires de la grande couronne de se voir encore sacrifiés.

C'est donc avec soulagement que les principaux élus franciliens, présents le 6 mars dernier dans l'amphithéâtre de l'université Paris Est (au cœur de la cité Descartes, à Champs-sur-Marne), ont appris que rien du projet initial ne serait abandonné.

Un nouveau Grand Paris optimisé et financé

En matière de transport, il fallait à la fois préparer l'avenir en créant de nouvelles dessertes et pallier les urgences du quotidien en améliorant le réseau existant, à savoir : renforcer les RER, prolonger certains tramways et développer les transports en site propre comme le Tzen. Le tout de façon simultanée et mieux coordonnée.

« Dès 2016, par exemple, le Stif s'est engagé à ce qu'il ne circule plus sur l'ensemble des lignes ferrées d'Île-de-France que du matériel neuf (RER A), récent ou rénové », précise-t-on à la Direction des transports du Conseil général.

Selon un calendrier prévisionnel, les premières réalisations verront le jour dès 2017 et le tout serait achevé en 2030.

Pour des questions de continuité et de lisibilité, les nouvelles lignes poursuivent la numérotation du métro. Deux lignes existantes seront prolongées : la 11 (Mairie des Lilas/Rosny-Bois-Perrier) et la 14 (Villejuif/Saint-Denis Pleyel). Tandis que quatre autres seront créés : la 15 en rocade, la 16 à l'Est vers Marnes-la-Vallée via Clichy-Monfermeil, la 17 vers Roissy-Charles-de-Gaulle et la 18 du plateau de Saclay vers Versailles et Orly.

Globalement, le projet revu ne laisse donc rien de côté, mais réalise des économies en implantant des métros à capacité adaptées sur les lignes moins fréquentées ou en réduisant la taille de certains quais. Résultat : 26,5 Md€ pour les quatre nouvelles lignes seront nécessaires au lieu des 30 Md€ annoncés par le rapport Auzannet.

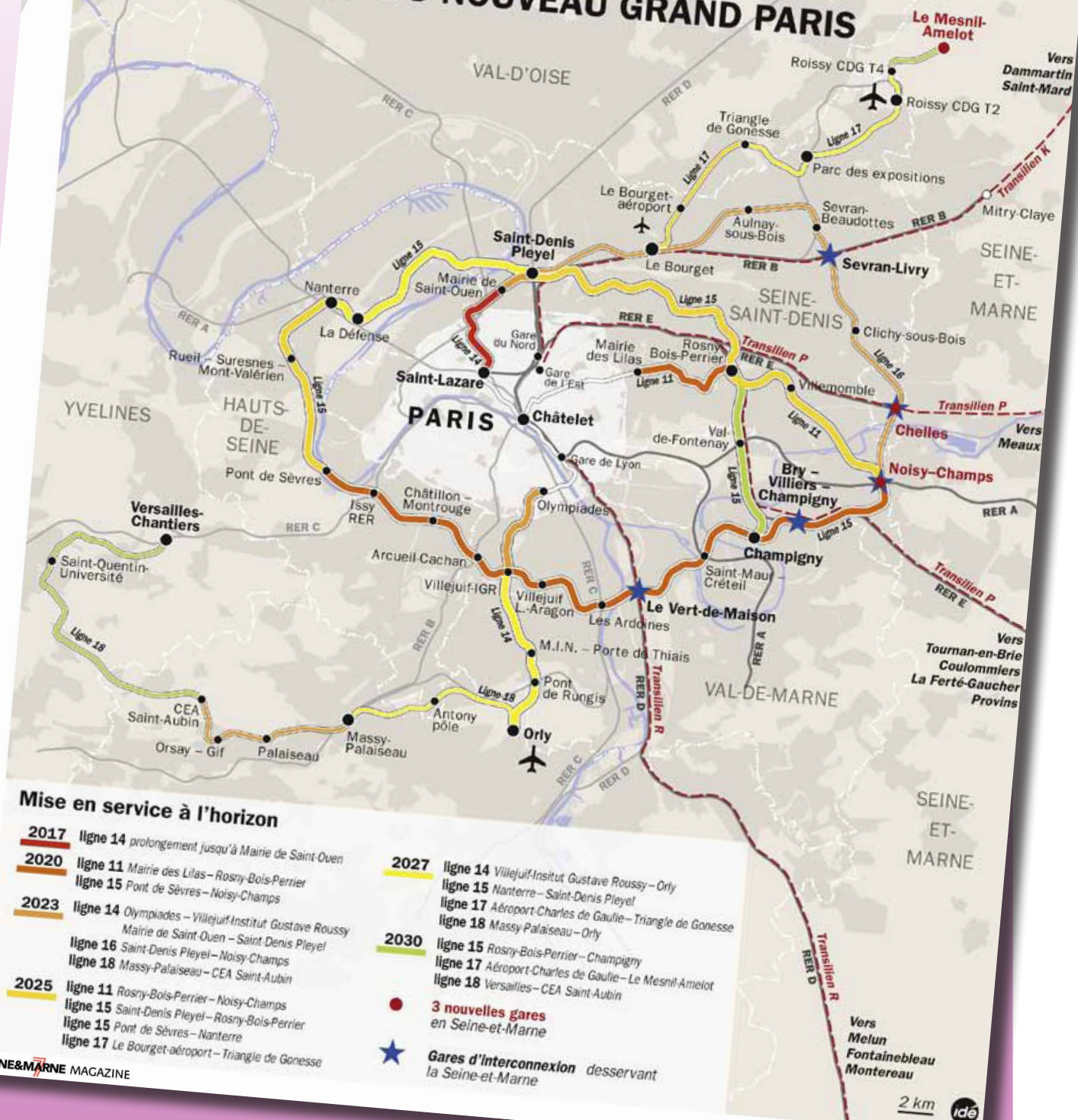
Autre nouveauté : les taxes encaissées par la Société du Grand Paris, qui collecte les fonds pour le projet, ne seront plus plafonnées et ponctionnées par l'Etat pour d'autres usages que ce projet de métro. La Société devrait ainsi voir ces recettes doubler. Par ailleurs, les entreprises, déjà mises à contribution, ne devraient pas être soumises à de nouvelles taxes avant 2020.

Article publié avec l'aimable accord
du Conseil Général de Seine-et-Marne
Seine&Marne Magazine
N°85 d'Avril 2013



7 À LA UNE

LE PHASAGE PRÉVISIONNEL DU RÉSEAU DE TRANSPORT DU NOUVEAU GRAND PARIS





Logement en Ile-de-France : Une situation tendue

La crise du logement, ne cesse de s'accroître en Ile-de-France. Ce sont aujourd'hui plus de 500 000 demandes de logements sociaux qui ne sont pas satisfaites dans notre région. Le gouvernement a publié les statistiques sur le parc locatif social au 1^{er} janvier 2012. Quel en est le bilan pour l'Ile-de-France ?

Le nombre total de logements sociaux sur la France entière s'élève à 4 652 300 soit une légère progression de +1,7% sur la période 2011/2012. Le parc HLM est géré essentiellement par les Offices Publics de l'Habitat et les Entreprises Sociales de l'Habitat. Parmi la population concernée par le « mal logement », deux catégories sont particulièrement touchées, les

jeunes et les familles monoparentales.

Les jeunes : Ils sont près de 2 millions de 18 à 29 ans à vivre en IDF. Conséquence de l'insuffisance de logements abordables, la moitié vit au domicile parental. Les familles monoparentales : Leur nombre est en progression régulière, elle représentait 15,3 % des ménages logés dans le parc social en 1997 et 19,2 % en 2009. Elles constituent à elles seules près du quart des nouveaux entrants.

L'âge moyen du parc est de 35 ans. C'est dans la petite couronne que l'on trouve le plus grand nombre de logements sociaux, 65%, contre 35% dans la grande couronne. Paris intra-

muros est le département qui compte le parc le plus important avec plus de 230 000 logements. En 2011, 15 200 logements ont été mis en service en IdF dont 87% de logements neufs. 2,3% des logements du parc locatif des bailleurs sociaux sont vacants en IdF, il était de 2,6% en 2011. Le coût moyen du loyer mensuel en IdF par mètre carré est de 6,68€ au mètre carré, soit un coût au m² supérieur de 1,4€ aux autres régions. Les deux tiers des logements ont une consommation d'énergie importante, faisant peser sur les locataires des frais de charges conséquents.

 Lahouari Boubekeur

Le nouveau portail du Symétal

Conformément aux engagements pris lors du deuxième congrès du Symétal, la Commission Exécutive a profondément remanié sa communication électronique. La transformation la plus visible est la refonte complète de notre site Internet. Les fondamentaux ont été conservés, remis au goût du jour et fortement enrichis. Ainsi, depuis la mise en ligne début janvier, vous bénéficiez d'une revue de presse variée et régulièrement renouvelée, puisée dans des journaux de toutes obédiences afin de nourrir réflexions et débats.

Un menu volontairement condensé donne un accès sur l'essentiel :

- la présentation succincte de la CFDT et de ses composantes et des modalités d'adhésion ;
- la vie du syndicat : information, formation et activités ; son agenda vous tient au courant des prochains conseils.
- les informations utiles : contacts internes et institutionnels comme les inspections du tra-

vail, les listes de conseillers du salariés...

- les dossiers : vous y retrouverez tous les Actions Métaux ainsi qu'un centre de documentation contenant tracts, accords d'entreprises, textes conventionnels, outils divers...

aux responsables de section -secrétaire, mandataire, DS, RSCE, RS-CHSCT- la possibilité de mettre à jour leurs données personnelles (adresse postale où recevoir leur abonnement ; adresse courriel pour les alertes ; téléphone pour les cas d'urgence) et une partie de la campagne organisation. Cette portion de site à accès protégé est appelée à se développer, toujours dans une optique purement administrative.

Enfin, un système d'alerte par courriel a été mis en place afin d'attirer votre attention sur des mises à jours importantes... à condition toutefois que votre adresse mel nous soit communiquée dans l'espace *vos données personnelles*.

 Thibaut Doumergue



Toutes ces données sont en accès libre, ouvert à tous sans condition. Toutefois, sur la page d'accueil un sous-menu (ou dans le menu : *Nos dossiers/Gestion des sections*) offre

Conseil Central de Massy

Du 26 juin 2013

Bourse du Travail - Massy

ORDRE DU JOUR

8 h 45 Accueil

9 h 15 Présentation de la journée par Yves le Floch

9 h 20 Présentation par P. Jourde de nos propositions en période de crise :

- 113 contre-propositions d'Alcatel par Hervé Lassalle Délégué Syndical Central d'Alcatel
- L'accord de compétitivité Renault par Franck Daout Délégué Syndical Central de Renault
- Interventions des sections

12 h 20 Elections au Bureau du Symétal suite au départ de Franck Daout

12 h 30 Repas

13 h 45 Logement et transport en Ile-de-France : quel impact sur le pouvoir d'achat ?
Intervention de Lahouari Boubekur, Secrétaire régional

15 h 15 Présentation des comptes par Christian Brossard

16 h 00 Intervention de clôture du Conseil par le Secrétaire Général

16 h 15 Fin du Conseil

Portrait

A la rencontre de Lahouri Boubekur

Adhérent depuis 1991, date à laquelle il créa la première section syndicale chez Ikéa où il était manutentionnaire, Lahouari fut élu secrétaire régional de l'URI Ile-de-France en 2005.

En charge de la formation syndicale, du développement durable et de l'approche syndicale de la

ville, Lahouari viendra exprimer lors du Conseil central du 26 juin, la volonté de la CFDT de toujours lutter contre la ségrégation sociale et territoriale pour créer la mixité sociale. C'est la démarche continue suivie par les mandats de la CFDT à l'Action Logement (anciennement dénommé 1% logement), dans les HLM, au

CESER (Conseil Economique, Social et Environnemental Régional) ou lors d'interventions auprès du Conseil régional.





Certification des Comptes

Enfin ! Depuis le temps qu'on en parlait ! Ca y est, la certification des comptes du Symétal CFDT Sud Francilien est effective. Ce ne fut pas une *partie de plaisir*, nous nous en doutions. Un travail gigantesque a été réalisé par notre comptable Sossi et nous l'en re-

mercions. Non seulement il a fallu consolider nos comptes propres avec nos antennes, mais il a fallu introduire pour la première fois les comptes de nos sections.

Je profite de ces quelques lignes pour remercier l'ensemble des mandataires des sections du Symétal qui nous ont adressé leurs comptes, pour

avoir joué le jeu de la transparence et y avoir consacré le temps nécessaire.

Merci à tous pour ce travail conséquent qui, certes, est un bon début, mais réclame déjà des améliorations futures. Donc, on ne lâche rien...

Gérard Mantoan

Vos contacts

Massy

14 rue du chemin des Femmes
91300 Massy
Tél : 09 61 00 00 02
contact@symetalcfdtsf.fr
www.symetalcfdtsf.fr

Michel Fourgeaud
Yves Le Floch
Gérard Mantoan
Daniel Escalle
Christian Brossard
Sossi Koukourahlian
Delphine Parant
Thibaut Doumergue

En fonction du sujet abordé :

contact@symetalcfdtsf.fr
designation@symetalcfdtsf.fr
juridique@symetalcfdtsf.fr
formation@symetalcfdtsf.fr
adhesion@symetalcfdtsf.fr
campagneorg@symetalcfdtsf.fr
tresorerie@symetalcfdtsf.fr
webmaster@symetalcfdtsf.fr

UPSM

7/9, rue Euryale Dehaynin
75019 Paris
tél : 01 53 38 48 48

Marie-Hélène Tiné
upsm.mh.tine@wanadoo.fr

Antenne de Boulogne Billancourt

245, boulevard Jean Jaurès
92100 Boulogne Billancourt
Tél : 01 46 09 02 30
contact.boulogne@symetalcfdtsf.fr

Jean-Paul Morin

Antenne de Créteil

Bourse du travail - bureau 603
11, rue des Archives
94010 Créteil
tél : 01 43 99 54 02
contact.creteil@symetalcfdtsf.fr

Christian Brossard

Antenne d'Évry

12, place des terrasses de l'Agora
91000 ÉVRY
Tél : 01 60 78 33 74
contact.evry@symetalcfdtsf.fr

Thierry Saintot

Antenne de Trappes

301 avenue des Bouleaux
78190 Trappes
tél : 01 30 51 70 23
contact.trappes@symetalcfdtsf.fr

Michel Mortier