

informations



Comité Régional CGT Midi-Pyrénées & Languedoc-Roussillon



Luttes en région
Le Couserans en état d'urgence économique



A la une
Lancement du dossier FACT



Vie Syndicale
Forum régional Handicap-Travail

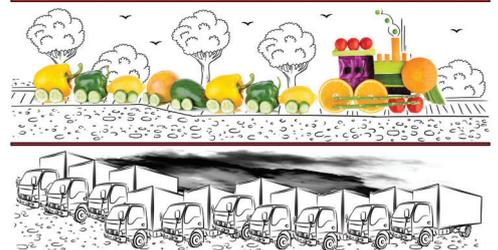
N° 243

Juin 2019

Train des primeurs

dossier

1 TRAIN = 50 CAMIONS



SIGNEZ LA PÉTITION CHANGE.ORG POUR LE MAINTIEN DU TRAIN DES PRIMEURS
MAINTIEN DU TRAIN DES PRIMEURS PERPIGNAN-RUNGIS !



Editorial 2

A la une 3

- Lancement du dossier FACT

Luttes en région 6

- Le Couserans en état d'urgence économique

Dossier 7

- Train des primeurs

1 TRAIN = 50 CAMIONS



Actualité CESR 11

- Les territoires d'industrie

Vie syndicale 13

- Forum régional CGT-Agefiph

A vos agendas 15

- Prochaines sessions de formation CGT à l'IRT

occitanie

la
cgt

Comité Régional CGT Occitanie
7, place du Fer à Cheval
31300 TOULOUSE

Prix : 1€ • N° 243 • Juin 2019
N° d'inscription à la CP 0221S05720
ISSN 1950-4926

Directeur de la Publication :
Lionel Pastre

Tél. 05 61 23 35 52

e-mail : cgt.crimp@orange.fr

site : www.cgt-midipyrenees.com

Conception et réalisation :

Sandrine Bellin

Comité Régional CGT Occitanie

Imprimé par le

Comité Régional CGT Occitanie

31300 TOULOUSE

« Pensez à l'euthanasie si les reconversions ne vous conviennent pas ». Cette phrase date de février 2019 et a été prononcée par la DRH de l'académie de Montpellier, sous couvert d'humour, auprès d'enseignant.es de lycée professionnel perdant leur poste. Cette phrase a été prononcée dans un lycée de Béziers qui a connu 5 suicides ces dernières années.

On ne pouvait trouver meilleur symbole que cette « petite phrase » pour illustrer le mépris de ce gouvernement et de ses sbires face aux salarié.es en souffrance suite aux réformes imposées par ce même gouvernement !

La CGT, qui sort d'un congrès aux débats vifs et sans concessions mais avec détermination, s'engage à construire un mouvement interprofessionnel. Une première date pourrait être le 24 septembre autour du mot d'ordre « Salaire, retraite, services publics ».

Il y a urgence, avec un coût du capital qui démantèle la protection sociale et les Services publics. La grève dans les services des urgences démontre cela avec 20 millions de passages par an contre 10 millions en 1996. Le plan « ma santé 2022 » ne vas pas aider car il pèse sur l'organisation du travail. La CGT est opposée à la réforme des retraites qui va toucher les plus faibles. Nous appelons à construire un rapport de force pour imposer le renforcement du système par répartition et par cotisation avec un départ effectif à 60 ans.

Les questions environnementales reviennent encore avec force. La canicule de fin juin a encore démontré les incohérences politiques et le fait que Climat et Capital sont incompatibles.

En ce sens, la lutte contre la privatisation de l'aéroport de Paris (ADP) et plus largement, des barrages hydrauliques ou des transports ferroviaires est essentielle.

Nous avons 9 mois pour obtenir 4,6 millions de signatures au référendum ADP : l'obtenir serait une défaite pour le gouvernement.

La suppression du train des primeurs (25 000 de camions de plus sur les routes si la ligne était supprimée et 6000 emplois supprimés), démontre là-aussi que le système capitaliste n'est pas compatible avec l'urgence écologique.

Il nous faut enfin dire et répéter que nous combattons Macron et le gouvernement mais ne pas oublier le patronat tant épargné ces derniers temps. En ce sens, il nous faut lier les mots d'ordre nationaux avec ce que l'on peut gagner dans les boîtes, comme sur les salaires. Le patronat a été effacé de la conflictualité du moment, il faut le remettre au centre du débat.

Construisons le 24 septembre mais construisons dans un processus plus large, en cherchant l'unité et en impliquant toutes nos structures et en particulier les syndicats.



Matthieu Brabant,
secrétariat régional



Lancement du dossier FACT

L'Agence nationale pour l'amélioration des conditions de travail (ANACT) a pour vocation d'améliorer les conditions de travail en agissant notamment sur l'organisation du travail et les relations professionnelles.

C'est un établissement public administratif créé en 1973 régi par le code du travail. Installée à Lyon, elle est placée sous la tutelle du ministère en charge du Travail. L'ARACT est sa déclinaison régionale.

Dans le cadre de ses missions, l'ANACT lance des appels d'offre à projet. Le Comité régional CGT Occitanie a, pour la première fois, décidé de répondre à l'un d'entre eux, sur le thème: « *Fact 2018-2: Aider les entreprises à développer des stratégies d'actions en faveur du maintien en emploi des personnes fragilisées par des problèmes de santé* ».

DOSSIER FACT

« *Fact 2018-2 : Aider les entreprises à développer des stratégies d'actions en faveur du maintien en emploi des personnes fragilisées par des problèmes de santé* »

21/06/2019



Lancement du dossier FACT

...suite...



Le domaine de ce dossier porte sur le maintien dans l'emploi de personnes fragilisées. L'expérience de la CGT Occitanie est forte autant sur les questions de maintien dans l'emploi que sur le handicap au travail lui-même. Une convention régionale entre l'AGEFIPH et la CGT, depuis plus de 10 ans, en Midi-Pyrénées, et plus récemment sur l'ensemble de l'Occitanie, est portée par deux camarades du Comité régional.

Nous avons donc décidé de l'aborder par la thématique du handicap et de la prévention de celui-ci.

IL EST IMPORTANT DE TORDRE LE COU À CERTAINES IDÉES PRÉCONÇUES:

- « Le handicap concerne surtout des personnes en fauteuil roulant ». **FAUX!**

Les handicapés fauteuil représentent seulement 2 % de l'ensemble des personnes handicapées. 80 % des handicaps sont invisibles.

- « Peu de salariés terminent leur carrière professionnelle en situation de handicap. » **FAUX!**
1 salarié sur 2 finit sa carrière en situation de handicap.

En Occitanie, chaque jour, c'est environ 35 salariés qui sont déclarés inaptes au travail dont 32 aboutiront à un licenciement.

Nous souhaitons que ce dossier et ce travail se fassent à l'échelle OCCITANIE, c'est-à-dire en nous appuyant sur l'ensemble du réseau CGT, à savoir 13 Unions Départementales, 85 Unions locales et nos 60 000 syndiqués. Un questionnaire est en cours de finalisation et sera envoyé, via les Unions Départementales, par email et/ou papier. Des réunions d'information seront organisées pour le lancement de celui-ci.

Sur le projet en lui-même, nous ciblons les salariés des TPE, l'objectif sera de « visiter » a minima une entreprise par département (soit a minima 13). Et nous ciblons la filière « TOURISME ». Tout d'abord, parce qu'elle est structurante sur la région. Elle crée de nombreux emplois (été comme hiver).





Malheureusement, ce sont souvent des emplois précaires, générant de mauvaises conditions de travail, impactant la santé physique, comme morale des salariés.

L'animation de ce projet est portée par Lionel PASTRE, Freddy BAUDUCCO (pilote du collectif régional Santé-Travail-Handicap), Alain FOURNES et Clothilde OLLIER (en charge de la convention régionale AGEFIPH). Il avait été demandé à chaque Union Départementale de désigner un référent sur ce dossier pour le porter dans le département et aider à cibler une entreprise. Toutes n'ont pas encore désigné cette ou ce camarade.

CE PROJET SE TERMINERA EN NOVEMBRE 2020 ET LA FINALITÉ DE CELUI-CI EST DE :

- **Sensibiliser** l'ensemble des acteurs de l'entreprise (employeurs, salariés, organisations syndicales) à la prévention et au problème du handicap, ainsi qu'au maintien dans l'emploi,
- **Sensibiliser et outiller** l'ensemble des syndiqués CGT des 13 départements à ces enjeux,
- **Rendre cette sensibilisation efficace** en la basant sur la réalité du terrain,
- **Rendre cette sensibilisation efficace** par la création d'une valise pédagogique (Livret, films, sons, etc.)

Le Comité de pilotage s'est réuni pour la première fois le vendredi 21 juin 2019. Il est composé de :

- La DIRRECTE
Christian MAMPOUYA,
- U2P
Aurore AMEAUME RUMEAU
- CONSEIL REGIONAL OCCITANIE
en attente de réponse,
- AGEFIPH
Valérie DAUDIGNY,
- ARACT
Françoise VERDIER,
- Comité régional CGT
(porteur du projet)

Cette 1^{re} réunion a permis de lancer le projet et de réfléchir collectivement à l'élaboration du questionnaire en direction des syndiqués de la CGT Occitanie. Une 2^e réunion est d'ores et déjà programmée le lundi 26 août 2019.

Lionel PASTRE

Le Couserans en état d'urgence économique



Entre la désindustrialisation et la destruction des services publics, le Couserans est plongé dans une crise économique et sociale sans précédent.

Avec les décisions du groupe américain Sweitzer Mauduit concernant le site industriel de La Moulasse, les politiques de santé conduisant à la dévitalisation du Centre Hospitalier et la poursuite du démantèlement des différents services publics, le coup de grâce peut être porté dans ce bassin de vie. Alors que la papeterie a amorcé un redressement productif et financier, elle n'a plus manifestement d'avenir pour les décideurs du groupe; avec la destruction d'une

machine, l'arrêt programmé d'une autre et la programmation de l'arrêt des investissements, le dernier bastion industriel historique du Couserans va subir un désengagement industriel du site. Le groupe piloté par la financiarisation à outrance pour alimenter les actionnaires semble tirer un trait sur St-Girons. Quand au Centre Hospitalier du Couserans, un des principaux employeurs, le pilier de la santé dans ce territoire, il est victime de tous ceux qui se succèdent dans les ministères, à l'ARS, à la direction de l'établissement et qui n'ont cessé d'appliquer les orientations politiques prônant la politique du chiffre et l'affaiblissement programmé des services publics hospitaliers, qu'elles

qu'en soient les conséquences désastreuses pour les usagers et les territoires. Cette crise, inédite par son ampleur et ses conséquences, la dernière étude de l'INSEE la pointe, « par un territoire moins attractif, des fragilités sociales multiples et une baisse de l'emploi ».

Face à ce constat, la CGT appelle la population et les salariés à la résistance en Couserans.

Une première initiative, jeudi 6 juin 2019 avec manifestation, rassemblement, prises de parole et débats pour porter haut ses revendications syndicales: « *défendre l'emploi public et privé en Couserans* », a permis de mesurer l'urgence sociale.



Train des primeurs

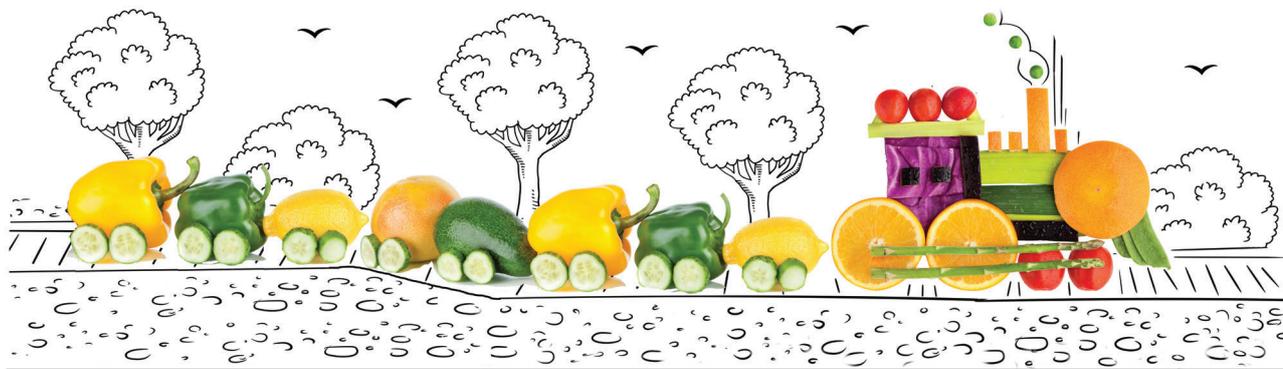
Avenir de la liaison ferroviaire Perpignan/Rungis et bataille pour le FRET FERROVIAIRE PUBLIC en France.

Depuis des dizaines d'années, le marché de Rungis est desservi par rail depuis la plateforme Saint-Charles, située à Perpignan. Jusqu'au début des années 2000, trois trains par jour desservaient Rungis. Au fil du temps, le nombre de liaisons journalières a diminué. En 2016, la direction de la SNCF a fait le choix de supprimer un des deux derniers trains existants.

Ce train assure une liaison ferroviaire 6 jours sur 7, entre Perpignan et Rungis, transportant entre 800 et 1200 tonnes de fruits et légumes à 140 km/h, via 25 wagons réfrigérés, soit plus de 140 000 tonnes par an (pour 400 000 tonnes avec 3 liaisons avant 2016).

La suppression de cette liaison au 12 juillet 2019 s'inscrit dans un

1 TRAIN = 50 CAMIONS



SIGNEZ LA PÉTITION [CHANGE.ORG](https://www.change.org) POUR LE MAINTIEN DU TRAIN DES PRIMEURS



**MAINTIEN DU TRAIN DES PRIMEURS
PERPIGNAN-RUNGIS !**

Train des primeurs

contexte de réforme du ferroviaire qui acte la filialisation du fret, mettant ainsi un point final à des dizaines d'années de politiques organisées de casse du fret ferroviaire.

En 2001, le premier paquet ferroviaire (ensemble de directives et de règlements) acte l'ouverture à la concurrence du transport de marchandises, avec les conséquences désastreuses que l'on connaît, aujourd'hui, pour le fret ferroviaire, en France. Ouvert à la concurrence en 2006, sur décision de la commission européenne et mis en œuvre par les gouvernements de droite, le fret ferroviaire n'a cessé de se dégrader, pour finir par être menacé de disparition.

Aujourd'hui, moins de 8 % de la part modale des marchandises sont transportés par rail contre plus de 20 % en 2005. Le nombre de cheminots travaillant au fret est passé à moins de 5000, alors qu'ils étaient plus de 17000, il y a 10 ans.

En 2006, la part modale de marchandises transportée par rail était d'environ 30 %, elle est aujourd'hui à moins de 8 %. Depuis son ouverture à la concurrence, 1,6 million de camions supplémentaires sont jetés, chaque année, sur les routes.

Dès le mois de mai 2018, des bruits ont circulé sur la possible suppression du dernier train des primeurs, à l'horizon 2019 (juin/juillet). Son arrêt verserait l'équivalent de 25000 camions supplémentaires par an sur les routes avec des dégâts considérables, comme l'augmentation de la pollution, de l'accidentologie et de la congestion du réseau routier dont une A9 déjà saturée avec plus de 11000 camions par jour au point frontière du Perthuis et 1 camion toutes les 6 secondes sur l'A86 en Val-de-Marne.

Alors que le climat est une préoccupation majeure et grandissante

dans le pays, notamment pour la jeunesse, le gouvernement et la direction de la SNCF sont à la manœuvre d'une opération d'enfumage dont ils sont des adeptes pour se dédouaner de leurs responsabilités dans le transport de marchandises par le fer.

Chaque train supprimé par jour, entre Perpignan et Rungis, et son remplacement par des camions, entraînera 44 tonnes de CO2 supplémentaire dans l'air.

A l'inverse du MIN de Rungis, le marché St Charles est un marché 100 % privé, créé par les chargeurs/importateurs. St Charles est le premier centre de regroupement de fruits et légumes à l'échelle européenne, en concurrence avec Rotterdam, Milan et surtout Barcelone.

Le Marché emploi directement 3000 salariés et génère 3000 autres emplois de manière indirecte, soit un total de 6000 emplois qui représentent 8 % de l'emploi du secteur privé dans le département des Pyrénées Orientales.

Toute forme de réduction d'activité sur le marché St-Charles est donc interprétée, à Perpignan et par les collectivités du Sud, comme un risque majeur pour l'emploi.

Un scandale économique, à la fois au regard des sommes investies pour aménager les deux terminaux, mais également, comme l'a rappelé la CGT Cheminots de Perpignan, un camion frigorifique sur un trajet aller/retour Perpignan-Rungis coûte



en moyenne 1200 euros alors que la même marchandise transportée par le train des primeurs revient à 430 € en aller/retour.

La question du renouvellement des wagons est au centre du jeu. Cette question est liée à l'avenir du train. L'investissement, pour rénover ces wagons (82), est estimé entre 20 et 25 millions d'euros. Un wagon coûte environ 250 000 euros. La SNCF ne fait que des propositions inadaptées pour ce trafic (basculement vers du conteneur froid avec vitesse inférieure et desserte à 20 km ou autoroute ferroviaire après 2022). De leur côté, les chargeurs exigent d'avoir des sillons garantis et des horaires préférentiels.

La vérité est toute autre: il suffirait d'entretenir les wagons frigorifiques actuelles moyennant un coût de

15000 par wagon pour 3 ans (Révision complète).

Rey et Roca sont les deux transporteurs historiques du train primeur. Toutefois ces deux sociétés ont toutes deux été rachetées en 2018 par les groupes LOGIFEL et PRIMEVER, deux sociétés dont l'activité repose sur le fret routier.

En mars 2019, Fret SNCF indiquait par lettre recommandée aux 2 transporteurs l'arrêt de la liaison ferroviaire pour fin juin 2019. Ils ont alors pris leurs dispositions pour assurer le trafic par la route.

(A noter que les offres routières proposées aux importateurs ont un coût plus élevé que le fret ferroviaire)

S'ils les transporteurs (Logifel et Primever) disent publiquement

qu'ils aiment travailler avec le train, le transfert par la route ne les gêneraient pas pour plusieurs raisons. D'abord, et on le voit via le recrutement de 1000 chauffeurs portugais, ce transfert serait une opportunité pour pratiquer du dumping social au niveau des salariés. Enfin, en passant par la route, les chargeurs passeraient sur un mode de transport aujourd'hui subventionné à 99 % par de l'argent public contre moins de 40 % pour le rail.

Contrairement à ce qu'on tente de nous faire croire, d'autres choix sont possibles. Le MIN de Rungis se porte bien, il réalise un chiffre d'affaire de 9 milliards, par an. Actuellement, seulement 10 % des marchandises qui y rentrent le font par train. Au regard du volume de

Les éléments clés du train primeur

- Depuis 2016, 1 train quotidien de 25 wagons en circulation. Mais également 250 poids lourds/jours qui relient Perpignan à Rungis.
- 140000 tonnes par an de fruits et légumes transitent par le train primeur (400000 tonnes au total entre Perpignan/Rungis).
- Ces produits sont principalement en provenance d'Espagne (60 %), du Maroc (25 %) et de France (10 %).
- Départ de Perpignan à 16h30 pour une arrivée à Rungis à 2 heures/2h30 en théorie.
- La majorité des marchandises (60 %) sont vendues à des centrales d'achat de la grande distribution localisées en dehors du MIN.
 - Primever (ex-Roca) loue 15 wagons/jour. 100 % des marchandises sont à destination du MIN.
 - Logifel (ex-Rey) loue 10 wagons/jours dont 3 wagons pour le MIN et le reste pour les plate formes de la grande distribution.
- L'activité de fruits et légumes est saisonnière: saison haute (en tonnage) de novembre à juillet (avec un pic pour Noël) et saison basse entre juillet et octobre.
- La liaison Perpignan-Rungis serait déficitaire pour deux raisons principales:
 - Obligation pour les transporteurs de louer à prix fixe un train de 25 wagons quelques soit le taux de remplissage (arrêt des wagons isolés par la SNCF).
 - Retour à moitié plein de Rungis à Montauban. Des solutions pour rentabiliser le retour ont été mise en œuvre par: livraison de journaux (abandonnés depuis plusieurs années), remplacée par la livraison de marchandises de Rungis à Montauban par GEODIS pour la Grande distribution et quelques wagons sont chargés entre Rungis et Perpignan (8 facturés à REY et ROCA)
- L'achat de wagons réfrigérés neufs pour une utilisation quotidienne devrait être supportée par les transporteurs pour un montant d'environ 20 m€ (pas une nécessité si les wagons actuels sont entretenus), une fois commandé, ce matériel peut être fabriqué et livré en 2/3 ans.
- L'arrêt du train primeur mettra environ 25000 camions supplémentaires par an entre Perpignan et Rungis.
 - Il s'agit donc de plus d'une trentaine de poids lourds (44 T) /jour (donc 70PL/jour en aller-retour).

Train des primeurs

marchandises présent sur les deux sites, 1,6 million de tonnes de fruits et légumes à St-Charles et 900 000 tonnes pour par le marché MIN de Rungis, dont le terminal réfrigéré. Des perspectives d'augmentations de trafic ferroviaire sont largement envisageables; pour cela, il nous faut:

- **Exiger** du gouvernement français qu'il déclare le fret ferroviaire public d'intérêt national et qu'il mette en place une stratégie de développement, pour faciliter le report modal, en doublant la part du transport par fret ferroviaire, en France, et ce pour respecter les engagements en matière de développement durable;
- **Exiger** des investissements pour moderniser les triages et les matériels roulants (wagons...), permettant de répondre aux nouveaux besoins qui se font jour dans les territoires en matière de transport de marchandises par rail;
- **Exiger** le maintien et le développement du train de fret au cœur des marchés Perpignan et Rungis; le rétablissement de la deuxième liaison;
- **Exiger** que toutes les nouvelles plateformes multimodales soient embranchées par rail pour pouvoir bénéficier de subventions européennes. Seulement 8 % d'entre elles disposent d'une installation reliée au ferroviaire et seulement 50 % l'utilisent;
- **Exiger** les investissements nécessaires pour relier chaque port à un embranchement ferroviaire.

La réforme ferroviaire de 2018 et la Loi d'Orientation des Mobilités de 2019 brillent par leur incapacité à faire du transport ferroviaire de marchandises un sujet majeur de nos territoires.

Pour développer le fret ferroviaire, il faut se donner les moyens d'une politique de volume et d'une desserte fine sur tout le territoire. Faire du Fret Ferroviaire un enjeu essentiel de la lutte pour le climat est, dans ce cadre, d'une importance fondamentale!





Les territoires d'industrie

Le Premier ministre, à l'occasion du Conseil national de l'industrie du 22 novembre 2018, a lancé le programme « Territoires d'industrie ». Ce programme bénéficiera à 141 territoires vers lesquels 17 mesures viendront aider à développer ou renforcer des projets de territoire. L'ensemble des dispositifs financiers mobilise une enveloppe de 1,36 milliards d'euros.

La gouvernance du dispositif est prévue à deux niveaux :

- Local, animé par un binôme constitué d'un élu et d'un acteur industriel le comité de projet constituera un « projet territorial industriel » qui comportera une dizaine d'actions environ et fera l'objet d'un contrat avec l'Etat. Un chef de projet sera désigné par territoire d'industrie,
- Régional, présidé par le Président de la Région, ce comité validera les périmètres et les contrats.

Le CESER Occitanie, en date du 6 mars 2019, a été saisi par la Présidente de la Région, Madame Carole DELGA, pour émettre un avis sur le dispositif gouvernemental « Territoires d'industrie », lequel se trouve décliné en Occitanie sur

10 territoires :

- Aurillac - Figeac - Rodez ;
- Bassin d'Alès ;
- Béziers - Sète ;
- Castres - Revel - Castelnaudary ;
- Gard Rhodanien ;
- Interdépartemental Gers - Tarn-et-Garonne ;
- Narbonne ;
- Pau - Tarbes ;
- PETR Comminges - Nestes ;
- PETR d'Ariège.

DÉCLARATION CGT À LA PLÉNIÈRE DU 20 JUIN 2019 SUR LES TERRITOIRES D'INDUSTRIE

L'avis du CESER sur le dispositif territoires d'industrie questionne sur la stratégie de notre pays sur la place de l'industrie dans les territoires hors des grandes métropoles.

En préambule, le groupe CGT souhaite revenir sur les conditions imposées pour instruire cette saisine. Au-delà du manque de temps pour aborder toutes les thématiques sur les questions industrielles, c'est sur la manière dont a été mise en œuvre la rédaction de l'avis que nous nous interrogeons. Il nous semble que les auditions comme le point de vue des conseillers sont restées à la marge, il aura fallu la séance

d'amendements pour compléter les préconisations en intégrant leurs réflexions.

Nous vivons une période où l'industrie est en panne dans notre société. Comme le dit justement l'avis du CESER, 40 ans de culture orientée vers le tertiaire a conduit à une forte désindustrialisation avec des conséquences économiques et sociales désastreuses: destruction massive d'emplois, disparition de certaines filières et savoir-faire, friches industrielles, appauvrissement de certains territoires historiquement industrialisés.

Si les Etats généraux de l'industrie en 2010 ont permis de remettre la question de l'industrie sur la table, avec la forte implication de la CGT, cela n'a malheureusement pas enrayeré les suppressions d'emplois industriels.

Les annonces récentes démontrent que l'on n'en a pas fini avec la chute de l'emploi industriel :

- Fermeture du site de Ford à Bordeaux,
- Reprise d'Ascométal par un fond de pensions britannique en faillite,
- Privatisation inacceptable et contestée d'ADP,
- Annonce de suppression d'emplois à ALSTOM General Electric en lieu et place des

Les territoires d'industrie



1000 créations d'emplois promises lors de la vente,

- Licenciement des GM&S,
- Risques de milliers de suppressions d'emplois dans la filière diesel de l'industrie automobile. A ce titre, concernant le site de Bosch Rodez, nous sommes très inquiets pour sa survie, et ce malgré les multiples initiatives des élus locaux, de la présidente de région, du président du CESER et des organisations syndicales.

Deux autres mouvements s'installent:

- La dépendance des approvisionnements de matières



premières à certains pays comme la Chine, qui rend vulnérable l'industrie française.

- Les objectifs de la transition écologique qui obligent l'ensemble des acteurs de la société à bouger les lignes.

En parlant des lignes, nous apprenons l'arrêt à la fin du mois du train des primeurs qui pour rappel a transporté 138 000 tonnes de marchandises en 2017. Cette suppression, se traduira par la mise sur la route de 25 000 camions supplémentaires. Au-delà du maintien de ce trafic, c'est bien l'enjeu du FRET ferroviaire qui est posé, il y a une réelle exigence sociale et environnementale à le défendre.

Le gouvernement a lancé le dispositif territoires d'industrie pour permettre aux territoires ou grandes métropoles de retrouver un second souffle pour maintenir et développer l'industrie, et quelquefois retrouver son patrimoine industriel. C'est louable, mais avec 1,3 milliard d'euros sur la table, en comparaison aux 80 milliards du CICE sur 2 ans, on a du mal à voir comment cela sera possible. Gageons que le dispositif territoires d'industrie ne soit pas une usine à gaz pour un simple saupoudrage.

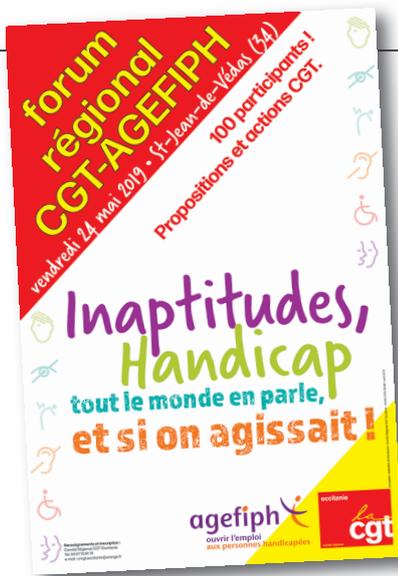
En ce sens, le groupe CGT partage la préconisation du CESER qui pro-

pose que la région Occitanie puisse définir sa propre stratégie et ambition industrielle autour de thèmes centraux comme de replacer l'homme au cœur du système industriel, de développer le croisement et les synergies entre filières, d'agir pour une acceptabilité sociétale de l'industrie. Nous insistons également pour que des critères soient discutés et décidés afin de déterminer en toute transparence la pertinence de telles ou telles aides, suivre et évaluer dans la durée.

Retrouver une industrie en territoire rural, c'est aussi renouer avec une politique qui vise à maintenir et remettre des services publics dans ces mêmes territoires. La logique comptable de voir supprimer des milliers d'emplois de services publics a pour conséquence de désertifier encore plus les territoires déjà touchés par la désindustrialisation, et de fait qui ont du mal à rester attractif en termes d'emplois.

Pour le groupe CGT, l'industrie est un bien commun, qui n'appartient pas qu'à ses seuls actionnaires. Sans industrie, sans ses ouvriers, techniciens, ingénieurs, de nombreux rêves n'auraient jamais été possibles et réalisables.

Le groupe CGT votera cet avis.



Forum Régional CGT-Agefiph

Vendredi 24 mai 2019, à Saint-Jean-de-Védas (34), le Comité Régional CGT Occitanie a organisé un forum régional « Handicap-Travail »

INTERVENTION DE CLOTURE PAR FRANÇOIS DOUSSEAU

Chers Amis, chers Camarades,

Nous voici arrivés au terme de cette journée et il me revient de faire le difficile exercice de conclusion en lieu et place de Lionel auquel on souhaite un prompt rétablissement. Tout d'abord, un grand merci aux camarades de l'UD de l'Hérault et de l'Energie et de la CMCAS locale qui nous ont accueillis dans des conditions optimales pour cette initiative.

Merci aux invités, la CARSAT, la DIRECCTE, CAP EMPLOI, la Médecine du Travail, la troupe de théâtre et l'AGEFIPH, bien entendu, qui nous ont fait le plaisir de se rendre disponible et ainsi amener leur expertise lors de cette journée. Un merci particulier aussi à Sylvain MARCEAU, qui n'a pas pu être parmi nous et qui anime cette activité pour la Confédération.

Et puis, un grand merci à vous, les participants. Vous avez tous, à différents niveaux, amené votre contribution qui ont fait que cette initiative puisse être dynamique et appelle à des suites en territoire.

Enfin, j'en termine là avec les merci, je vous rassure, un grand merci aux deux camarades qui ont en charge de mener à bien la convention régionale entre le Comité régional CGT Occitanie et l'AGEFIPH, à savoir Clothilde OLLIER et Alain FOURNES.

Je le disais, c'est toujours difficile de conclure, surtout que sur cette question du handicap, du maintien dans l'emploi des salariés en situation de handicap, notre responsabilité et notre engagement sont un travail de longue haleine.

Aujourd'hui, le monde du travail souffre, les salariés sont de plus en plus pressurisés, de plus en plus soumis à des organisations du travail pathogènes (c'est-à-dire qui ont un impact sur la santé), de plus en plus seuls, et leurs conditions, autant physiques que mentales, se dégradent. La CGT lutte depuis toujours et de plus en plus, pour le bien être au travail, pour que le salarié puisse

s'épanouir par ce qu'il crée, ce qu'il amène, ce qu'il pense.

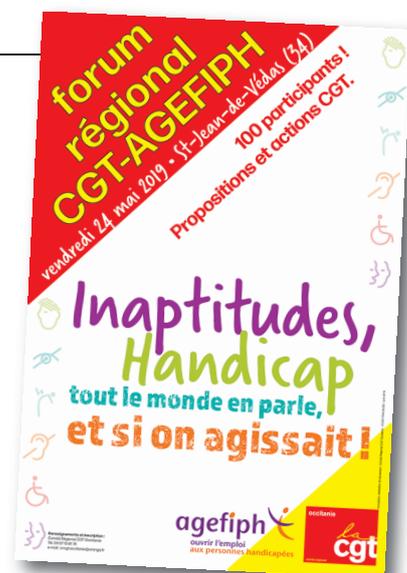
Le Handicap, vous l'avez vu aujourd'hui, n'est pas toujours visible. C'est une réalité pour la grande majorité des cas d'ailleurs. Et les salariés n'osent pas forcément en parler dans l'entreprise par peur du regard du patron, par peur du regard de ces collègues, par peur d'être licencié, etc.

En clair, il paye une double peine : subir le handicap (de par le travail, de naissance ou de par les vicissitudes de la vie) et être rejeté (ou en tout cas, en avoir la sensation) et même une triple peine lorsque le handicap provient du travail.

Ce sont ces injustices que combat la CGT ! Mener une convention régionale avec l'AGEFIPH, ce n'est pas juste des objectifs et des cases à remplir, mais c'est rendre leur dignité aux salariés, leur prouver qu'ils ont toutes leur place dans l'Entreprise, quel que soit leur âge, quel que soit leur sexe, quel que soit leur origine et quel que soit leur Handicap !

Nous continuerons à mener ce combat et notre convention, désormais sur le périmètre Occitanie, fait que nous

Forum Régional CGT-Agefiph



pouvons rayonner sur les 13 départements et être à vos côtés pour mener ce combat de rendre la dignité aux salariés.

Depuis plus de quatorze ans, la CGT Midi-Pyrénées, devenue Occitanie, forme et sensibilise ses militants sur le handicap au travail par cette convention. Un grand nombre de visites d'entreprises, de journées d'études et de stages ont eu lieu et continue d'avoir lieu sur les 13 départements de la région.

Dans les entreprises, les militants de la CGT sont de plus en plus sollicités par des problèmes liés à la santé au travail, aux inaptitudes et au handicap. L'objectif de notre convention, je l'ai déjà dit mais j'insiste, est de bien équiper les camarades, dans les Entreprises, pour leur donner les moyens et promouvoir l'emploi et le maintien dans l'emploi des travailleurs handicapés.

Nous avons d'ores et déjà obtenus des résultats remarquables: des salariés qui ont évité le licenciement et qui ont maintenant la joie de pouvoir travailler sur des postes adaptés à leur situation propre, des patrons qui ont pris la mesure de certaines situations et qui ont changé leur vision, grâce à

l'implication des camarades de la CGT.

Bien entendu, il reste de trop nombreux cas non réglés. Mais rien n'est inéluctable, nous pouvons changer le regard des autres et nous pouvons changer les mentalités. Faisons-en sorte que le handicap n'en soit plus un mais devienne véritablement une force pour le salarié, pour le collectif, pour la société!

Sur proposition de Lionel, j'en terminerai en citant un camarade, haut-garonnais de naissance, qui disait « *Il ne suffit pas de s'indigner, il faut s'engager!* ». Vous l'avez compris, je cite Georges SEGUY et cette citation colle à la perfection à la vision du handicap dans la société!

Je sais que cette journée a été dense, alors je ne vais pas m'éterniser mais je conclus en vous rappelant, ou en vous informant, que le Comité régional CGT Occitanie va démarrer, en parallèle de notre convention AGEFIPH, un projet d'amélioration des conditions de travail (projet FACT) qui a pour thème: « *Aider les entreprises à développer des stratégies d'actions en faveur du maintien en emploi des personnes fragilisées par des problèmes de santé* ». Nous avons choisi de travailler ce dossier sur la filière du tourisme, dans les TPE et

PME, et sur les 13 départements de l'Occitanie. La mise en place du Comité de pilotage de ce projet aura lieu le 21 juin prochain.

En attendant, continuons le combat, répondons présents partout où on doit être, et faisons reculer toutes les formes d'injustice ou de discrimination qui existent dans notre société, en réduisant au maximum les inégalités! Serge en parlait ce matin, ce combat mené par la CGT doit gêner profondément car nous vivons une période d'attaques fournies contre notre organisation à l'image des attaques contre nos bourses du travail, contre nos militants et actuellement contre la maison du peuple à Montauban orchestrée par la maire de la ville. Nous ne laisserons pas faire ces nostalgiques du bruit des bottes. Le comité régional CGT Occitanie appelle tous ceux qui le peuvent à participer au rassemblement ce lundi devant le tribunal administratif de Toulouse saisi pour faire valoir nos droits.

Encore une fois, merci à toutes et tous pour votre présence! Je vous dis à bientôt pour continuer à faire vivre ensemble notre convention régionale.

Prochaines sessions de formation CGT à l'IRT

IMMIGRATION ET ACTION SYNDICALE AUJOURD'HUI AU MÉMORIAL DE RIVESALTES (66)

Date à préciser (second semestre 2019)

C'est à partir du mémorial de Rivesaltes, qui va permettre la découverte de l'histoire sur notre région du camp créé en 1939 destiné aux « indésirables étrangers », qu'est conçue cette session. Il s'agira pour les stagiaires de se nourrir de cette histoire réelle pour éclairer l'avenir à l'heure où de nombreuses populations subissent de multiples conflits, économiques et désordres climatiques, le plus souvent provoqués et entretenus dans l'intérêt capitaliste de grandes puissances telles que la France, l'Angleterre, les Etats-Unis, privant au passage ces peuples et leurs pays de leurs richesses, les laissant dans la misère la pauvreté et le désarroi. Cette situation entraîne l'exode en vue d'une vie meilleure.

A l'inverse d'une politique d'accueil, ce sont les phénomènes de repli et de rejet de l'autre qui prennent le pas partout en Europe et en France. Les partis d'extrême droite s'engouffrent dans la brèche et en rajoutent dans l'ignominie. Le patronat use et abuse de ces salariés « sans droits » pour en faire les esclaves du XXI^e siècle. La CGT organisation internationaliste, œuvre pour une véritable politique d'accueil et revendique l'égalité de traitement entre tous les travailleurs et travailleuses qui travaillent en France quelque soit leur nationalité. Cette session vise à aider nos organisations en Occitanie à porter mieux et plus efficacement nos propositions CGT.

Public ciblé prioritairement: Dirigeant-es syndicaux

CRISE DU CAPITALISME

Lundi 21 et mardi 22 octobre 2019 à Toulouse

Quelles sont les causes systémiques de la crise du capitalisme? Quel rôle jouent les inégalités dans cette crise? Suffit-il de sortir de la crise du capitalisme comme le propose l'idéologie dominante ou

devons nous sortir du capitalisme en crise? Avec quelles ruptures dans ce cas et sur quelles alternatives? Réfléchir à ces questions est décisif pour le syndicalisme de transformation sociale et comporte des enjeux majeurs pour les salarié-es. Cette formation s'inscrit dans la campagne confédérale contre le coût du capital. Elle vise à fournir aux syndicalistes des apports théoriques croisés avec leurs expériences de terrain dans les entreprises et les services publics pour comprendre ces problèmes et leur donner des perspectives pour agir.

Public ciblé prioritairement: Dirigeant-es syndicaux

