

L'ECHO des salariés de VINCI

« La meilleure façon de marcher, c'est encore la nôtre ! »

3^e Trim. 2017

N° 14



Pour nos droits et garanties collectives



Après les lois Macron et Rebsamen, puis la loi El Khomri en 2016, le gouvernement Macron / Philippe, aux ordres du capital financier, a décidé de parachever l'œuvre de destruction : il s'attaque à coups d'ordonnances à tous nos acquis sociaux.

Il y a dix ans, Denis Kessler, à l'époque vice-président du MEDEF, avait déjà donné la feuille de route : « Il s'agit aujourd'hui de sortir de 1945, et de défaire méthodiquement le programme du Conseil national de la Résistance ». Ce sont l'ensemble des conquêtes ouvrières de 1936 et 1945, et même celles d'avant comme le code du Travail qui date de 1910, qu'il leur faut détruire.

Et les mensonges du gouvernement, relayés quotidiennement par des médias complaisants, sont de plus en plus difficiles à faire passer.

Pensent-ils vraiment nous faire croire qu'ils ne détruisent pas le code du Travail avec la fin de la **hiérarchie des normes** ?

Avec le **licenciement** pour cause réelle et sérieuse des salariés qui refuseraient la modification de leur contrat de travail ?

Avec le **plafonnement** des indemnités prud'homales ?

Avec les **licenciements économiques** dont le périmètre sera cantonné au territoire français, même s'il s'agit d'une multinationale florissante, comme l'est le groupe VINCI ?

Avec la **fusion** des instances représentatives du personnel et la remise en cause des prérogatives du CHSCT ?

Avec la création de la **rupture conventionnelle collective**, alors que jusqu'à aujourd'hui elle ne pouvait être qu'individuelle ?

Tous les aspects des ordonnances sur le code du Travail ne visent qu'à sa destruction !

Et rappelons une nouvelle fois que parmi les inspirateurs de cette politique, on trouve l'Institut de l'entreprise, dont le PDG du groupe VINCI, Xavier Huillard, a été récemment le président, et où l'on peut rencontrer tous les grands patrons du CAC 40.

Voilà pourquoi ceux-ci se frottent les mains et attendent avec impatience l'application de ces ordonnances.

Mais les salariés, dans chaque entreprise, avec leur organisation syndicale CGT, n'ont pas dit leur dernier mot : un nouveau cycle de mobilisation est engagé en cette rentrée 2017.

Mobilisation unitaire avec la CGT, FSU et Solidaires, rejoints à ce jour dans une majorité de départements par Force ouvrière. Elle doit aller crescendo, pour exiger :

Le retrait des ordonnances Macron !

L'abrogation des lois El Khomri, Macron et Rebsamen !

Dans ce numéro

Editorial.....	1
Chantier THNS : à méditer	2
VINCI Airports : quel développement ?	2
Voilà ce qui nous attend... ..	3
Films	3
Un patrimoine historique sacrifié depuis toujours	4
VINCI Immobilier va-t-il détruire le berceau antique de Marseille ?	4
Strasbourg : La CGT 67 dit non au GCO	5
Vampirisme européen	5
Rien n'est encore joué	5
Les enragés de la déréglementation..	6
Haro sur un accord fallacieux !	6
Collaborez !	6
Unité d'action, solidarité de classe...7	
Livres, BD	7
Le cours de VINCI multiplié par 25 en 19 ans... ça s'arrose !	8



Chantier THNS : à méditer



Le chantier de la pénétrante de Saint Pol sur Mer est immense, ce qui amène un nouveau souffle à l'entreprise **EUROVIA Dunkerque**, qui y collabore avec les entreprises **RAMERY** et **JEAN-LEFEVRE**.

Comme de coutume il faudrait que ce chantier titanesque soit terminé et livré, à peine est-il commencé ! Ce qui est un véritable problème de sécurité. Il y a déjà eu deux accidents – un ouvrier d'**EUROVIA STR Dunkerque** (cheville fracturée), et l'autre chez **RAMERY** (fractures) – et 11 accrochages réseaux divers.

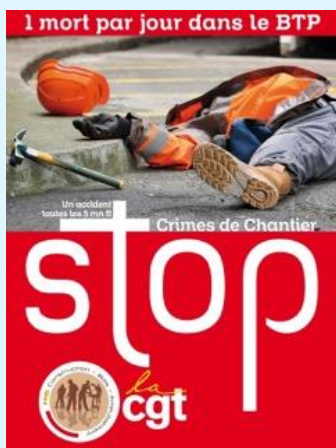
Vitesse et précipitation ne font pas bon ménage. Pour le moment ce ne sont que des accidents mineurs, en espérant que cela ne va pas se terminer plus tragiquement.

Le film de « *la journée sécurité* » n'est pas toujours respecté alors que le mot d'ordre était « *la petite conscience professionnelle* ».

Il faut courir en espérant que rien n'arrive de plus dramatique. Le profit, toujours cette problématique. Il est sûr que nous devons gagner de l'argent mais pas en négligeant la sécurité des ouvriers, ce qui pourrait coûter plus cher aux entreprises qu'un retard de chantier.

La sécurité ou la vie des salariés du groupe valent-elles moins que les profits ?

Les ouvriers de chantiers ne sont pas des machines, qu'on se le dise ! Nous restons des ÊTRES HUMAINS. ■



VINCI Airports : quel développement ?

« *Les infrastructures de mobilité sont des vecteurs de développement économique* » (Xavier HUIILLARD, PDG, lors du Comité de Groupe VINCI Juin 2017).

S'il est incontestable que cette affirmation se vérifie au niveau du désenclavement des régions, force est de constater qu'elle s'avère tout aussi réelle au niveau comptable dans l'entreprise VINCI. Les investissements vont bon train du côté des aéroports et les « emplettes » (sic) de la Société dans ce domaine connaissent une activité débordante. VINCI-Airports est désormais un acteur majeur dans la gestion et l'exploitation des plateformes aéroportuaires dans le monde. Avec une hausse de +14,1% du trafic passager au 1er semestre 2017 sur l'ensemble des 35 aéroports gérés par VINCI-Airports dans le monde, cela représente pas moins de 70 millions de voyageurs qui transitent sous les portiques de sécurité.

Mais tout n'est pas rose partout : qu'en est-il en parallèle du nombre de salariés dans les infrastructures ? De leurs conditions de travail qui se dégradent de jour en jour, dû à la surmultiplication de la polyvalence au détriment de l'emploi ? De la détérioration de la qualité de service (public) au profit de la rentabilité ?



Au Cambodge par exemple avec une croissance du trafic de +30,5% sur les 3 aéroports gérés par VINCI, cela provoque inéluctablement un ras-le-bol légitime des salariés cambodgiens, tant leur condition de travail devient insupportable. L'aéroport de Sihanoukville affiche même une progression record de près de 170% sans pour autant que le nombre de salariés n'ait évolué en fonction ! La **Fédération Internationale du Transport (ITF)** a d'ailleurs sollicité le soutien du collectif CGT-VINCI sur ce dossier, afin de faire toute la lumière sur les conditions de travail inacceptables qu'endurent les salariés cambodgiens. Bien que le Code du Travail dans ce pays (s'il existe) n'aie rien à voir avec celui en France, VINCI-Airports a quand même une part de responsabilité vis-à-vis des collaborateurs qu'il embauche. Affaire à suivre.

Mais pas la peine de parcourir la moitié du globe pour trouver pareille déchéance : à **Nantes** aussi les salariés rencontrent leur lot de désillusions. Malgré une hausse d'activité de près de 14%, les salariés d'Aviapartner se voient contraints d'abandonner leur navire qui prend l'eau, au profit d'une société aux conditions de travail moyennageuses. Bien que le plan social ait été annoncé il y a déjà plusieurs mois, on

n'a aucune certitude quant au nombre de salariés repris et encore moins sur les conditions de salaire et d'ancienneté qu'ils seront légitimement en droit d'attendre de la société repreneuse. Et si la Direction VINCI-Airports de l'Aéroport Grand Ouest fait la sourde oreille malgré les nombreuses sollicitations des syndicats, c'est bien qu'elle compte jouer la montre en espérant la mise en place des misérables ordonnances de la Loi Travail XXL. Sous-entendu : la facilité des licenciements avec des indemnités prud'homales plafonnées. Bein voyons...



Enfin, hormis Nantes et Lyon gérés qu'à moitié par VINCI, recentrons-nous sur les plateformes que la société exploite à 100%. **Chambéry, Grenoble, Toulon, Clermont-Ferrand** pour ne citer qu'elles, connaissent paradoxalement une croissance nulle, voire négative. Il est probable que les raisons de cette situation sont les conséquences d'une politique tarifaire trop agressive, notamment en termes de taxes d'atterrissage élevées et de redevances aéronautiques excessives, résultant d'une gestion non adaptée à ces structures. Nul doute qu'au bout du compte, ce sera aux salariés d'en payer le prix fort dont la seule variable d'ajustement restera la masse salariale.

La CGT n'est pas dupe. Nous refuserons en bloc toute nouvelle mesure d'austérité et imposerons nos revendications partout où cela sera nécessaire afin d'assurer aux salariés de VINCI-Airports une reconnaissance de leur travail dans un secteur d'activité en plein essor. Déjà dans plusieurs exploitations aériennes de VINCI-Airports, la CGT s'impose de plus en plus comme un acteur majeur dans les négociations, avec dernièrement un collectif CGT Aéroport de Lyon constitué de plusieurs syndicats d'entreprise et de militants motivés.

« *Les structures syndicales CGT bien implantées sont des vecteurs d'émancipation collective* » ■

Arnaud BOUCHEIX, Représentant Syndical CGT VINCI-Airports, septembre 2017



Voilà ce qui nous attend...

> Tout allait à peu près bien pour nous, ma femme travaillait dans une usine à côté de la maison et moi dans une Société de VINCI-Energies. Nos salaires n'étaient pas très élevés, les fins de mois étaient difficiles, mais nous avions quand même réussi à faire construire un petit pavillon grâce à un crédit sur 30 ans. On avait de la chance d'avoir un emploi alors on ne se plaignait pas trop pour éviter d'être licenciés.

Nous avons compris que VINCI-Energies cherchait à baisser les salaires en ayant divisé notre Société en plusieurs Entreprises et, de fait, mis en place de nouveaux accords d'Entreprises.

Déjà le représentant du « *syndicat maison* » avait signé des accords dérogatoires avant même que la loi « EL KHOMRI » puisse être appliquée dans notre entreprise. Il s'agit de la reconnaissance de l'indemnité de transport et du grand déplacement.

Ça c'était avant l'élection de MACRON et sa « *loi travail* », prise par ordonnance.

Tout a commencé à dérapier dès le début de l'année 2018, lorsque le Directeur a décidé de se servir de la nouvelle loi sur les licenciements économiques, en prétextant avoir perdu un marché conséquemment à une nouvelle réorganisation dans notre Société pour me licencier.

> J'ai été voir les membres du Comité d'Entreprise qui venaient de changer aux dernières élections et qui étaient pour la plupart des élus sans étiquette. Il faut préciser que le patron nous nous avait fortement conseillé de voter pour des élus avec qui il pouvait s'entendre, et qui n'étaient pas sur la liste CGT.

Ils m'ont dit qu'ils ne pouvaient rien faire, que la loi avait apparemment changé et qu'ils n'avaient pas désigné d'Expert-Comptable pour les assister dans l'analyse des comptes, qu'ils n'avaient plus aucun pouvoir et que de toute façon, ils avaient signé un accord avec le chef d'entreprise pour l'autoriser à faire les licenciements.

> Je suis donc allé voir un Conseiller Prud'homal, pour attaquer mon chef d'Entreprise, il m'a demandé les accords d'entreprises qui avaient été signés et qui devaient être sur un site Internet.

J'ai dû lui avouer qu'avec le crédit de la maison, j'avais dû interrompre mon abonnement Internet par manque de moyens. Il m'a répondu que dans ces conditions, il ne pouvait rien faire pour moi. Il a rajouté que depuis « *la loi EL KHOMRI* », il était difficile de monter le dossier et qu'avec les nouveaux barèmes de MACRON, je n'aurais pratiquement rien touché, vu mon ancienneté.

> Je me suis donc inscrit à Pôle Emploi qui m'a trouvé

du travail dans le Bâtiment à plus de 100 kilomètres de la maison. Je leur ai dit que je ne pouvais pas, que ça me coûterait trop cher en essence. Ils se sont mis en colère et m'ont averti que, si je refusais, il me radieraient et que je n'aurais aucune indemnité. J'ai donc dû accepter.

> Entre temps, dans l'usine où travaillait toujours ma femme, le patron a signé, avec l'aide d'un syndicat « réformiste », un autre accord d'entreprise pour obliger les salariés à travailler jusqu'à 48 heures par semaine, tout en baissant leur salaire de 10 %. On a donc dû vendre la maison, pour que je puisse acheter une voiture correcte pour faire la route et que je puisse prendre un studio en location à côté de mon nouveau travail afin d'éviter les aller-retours.

Ma femme est retournée vivre chez ses parents avec les enfants, pour faire des économies.

Malheureusement, le travail que me proposait Pôle Emploi était un CDD, et avec les nouveaux accords de branche, il pouvait être renouvelé DIX fois pour une durée totale de CINQ ans ; de plus, l'employeur disait qu'après les CDD je pourrais signer des contrats de chantier sans aucune limitation dans le temps, et qui pouvaient être rompus à tout moment.

La banque m'a refusé un nouveau crédit sous prétexte que le salaire de ma femme avait baissé et que personne ne pouvait garantir qu'il ne baisserait pas encore et que moi, j'étais promis à un emploi précaire à vie.

> Depuis, dans l'usine de ma femme, les nouveaux accords se succèdent en s'annulant les uns les autres et en modifiant en permanence la durée du travail, la majoration des heures supplémentaires, la rémunération, le travail de nuit, le travail du week-end et les modalités de prise des congés payés, au gré des commandes de l'entreprise. Personne ne dit plus rien, depuis que le patron a viré le dernier Délégué Syndical CGT qui était le seul à encore oser se plaindre.

> En ce qui me concerne, comme prévu, j'enchaîne les contrats de missions dont certains dans des Sociétés de VINCI-Energies, plus ou moins longs avec des périodes d'arrêt, elles aussi plus ou moins longues, je ne peux plus rien prévoir.

> Après avoir fait exploser le droit du travail, MACRON s'en est pris à la Sécu, comme il l'avait promis dans sa campagne. Il a effectivement supprimé les cotisations sociales, ce qui nous a rendu contents un moment car notre « *net à payer* » a augmenté. Ce que nous n'avions pas compris c'est que sans cotisations sociales, il n'y avait plus de Sécurité Sociale.

Aujourd'hui, la sécu, comme on l'appelait, n'est plus financée que par la CSG, qui a d'ailleurs augmenté trois fois depuis, et elle ne prend plus en charge que les maladies « graves ». Pour le reste, il a fallu prendre une assurance privée qui est beaucoup plus coûteuse que ce que nous versions en cotisations sociales et notre pouvoir d'achat a donc diminué alors que nous sommes moins bien couverts.

> MACRON parle maintenant de la « *réforme des retraites* » et si j'ai bien compris, avec le système à points qu'il veut mettre en place, je ne pourrai jamais partir... ■

... si on se laisse faire !!!

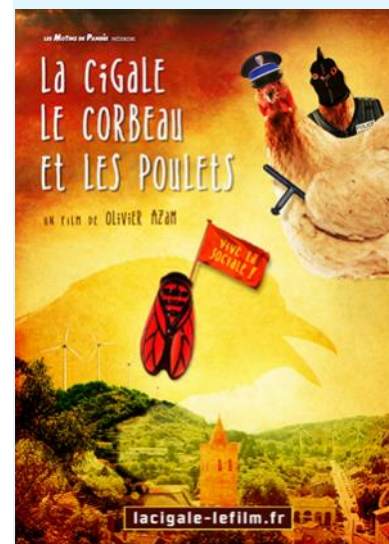
Films



Des grèves de mineurs en 1906 aux mouvements sociaux contre la loi Travail en 2016, comprendre des décennies de répression à l'encontre de celles et ceux qui ont lutté pour le progrès social.

Le 21^e siècle naissant, on aurait pu espérer en avoir fini avec la violence et la répression policière du siècle précédent, reléguant au passé l'acharnement contre le mouvement ouvrier, ses revendications et ses combats. Il n'en est rien. ■

*Documentaire de Mourad Laffitte
Images contemporaines, 2017—52 mn*



Début 2009. Des balles de 9 mm et des lettres de menaces sont envoyées au président de la République, Nicolas Sarkozy. Pierrot, Tintin, le Suisse et leurs compères, dont le QG est un bureau de tabac nommé La Cigale, vont être accusés d'être le corbeau et poursuivis par tous les poulets antiterroristes de France. Mais pourquoi eux ? ■

*Comédie d'Olivier Azam
Les Mutins de Pangée, 2017—1h35mn*



Un patrimoine historique
sacrifié depuis toujours



L'opposition au programme de construction d'une résidence de 109 logements « *de standing* » à la Corderie remonte aux **années 2000**. Il s'agissait alors, pour les riverains, de s'opposer à la disparition d'un des derniers espaces libres du 7^e arrondissement, ainsi qu'à la « *gentrification* » du quartier. Et de plaider pour une politique urbaine qui réponde d'abord aux besoins de logements sociaux et de services publics, notamment en réhabilitant les nombreux logements vacants.

Avec la multiplication des ventes de terrains municipaux aux grands opérateurs privés, Marseille, ville inégaleitaire, est de plus en plus **privatisée** : son patrimoine public est vendu aux promoteurs, chassant les habitants modestes pour attirer les plus riches, en spéculant tout particulièrement sur l'immobilier de luxe.

Tandis que les multinationales comme Veolia, VINCI et Suez pèsent de plus en plus sur la Métropole, les conditions financières de ces opérations sont de plus en plus opaques.

La découverte des vestiges antiques de la Corderie a remis au jour un autre des plus grands maux de Marseille : le **mépris** des autorités pour son patrimoine historique. Vestiges détruits ou réenfouis, monuments classés démolis ou délaissés, quartiers entiers dynamités : à force de saccage au profit d'opérations immobilières, il ne reste plus beaucoup des témoins des 2 600 ans d'histoire de la ville.

En réclamant l'édification d'un « *jardin des vestiges* » mettant en valeur l'intégralité du site de la Corderie, les Marseillais veulent aussi sauver un **témoin unique et parfaitement conservé des origines les plus lointaines de leur cité**.

Tandis que la Drac et l'Inrap (sponsorisé par VINCI Airports au Cambodge...) minimisent l'intérêt du site, qu'elles qualifient de « *non-monument* » (???), les membres du **Comité scientifique** opposé à sa destruction font valoir l'importance d'avoir une vue d'ensemble du site, qui n'a été dégagé que dans sa partie centrale, et réclament que les fouilles soient étendues à sa partie nord-est. ■

VINCI Immobilier va-t-il détruire le berceau antique de Marseille ?

Marseille, quartier de la Corderie, près du Vieux Port, avril 2017 : des fouilles menées par l'Inrap (Institut national de recherches archéologiques préventives), sur le chantier d'un immeuble en passe d'être construit pour VINCI Immobilier, mettent à jour d'importants vestiges de carrières datant au moins du 5^e siècle avant notre ère.

Aussitôt, les riverains, déjà opposés au projet depuis plus de 15 ans, réclament la sanctuarisation de ces vestiges, qui témoignent des racines grecques de la cité phocéenne. Fin juillet 2017, la ministre de la Culture Françoise Nyssen propose un compromis : classer au patrimoine historique une toute petite partie du site, soit 635 m² sur les 6 500 m² que compte le terrain. Et pas n'importe où...



Aussitôt, le 1^{er} août, la société **Travaux du Midi** (VINCI Construction France) vient planter des piquets pour délimiter la zone à préserver, et le lendemain, une pelleuse pénètre sur le terrain et commence à détruire les vestiges... L'image fait le tour des réseaux sociaux, et des habitants du quartier veulent envahir le site. Rapidement, les élus de l'opposition arrivent et obtiennent de VINCI qu'il suspende les travaux pendant 48 h.

Malgré les promesses ministérielles de concertation, VINCI tenterait-il d'imposer son propre tracé de la zone à préserver ? En effet, le **plan présenté** est bien curieux : cette zone est située dans les futurs espaces verts de la résidence, épargnant miraculeusement l'emprise du futur immeuble, dont le permis de construire n'est donc pas compromis... S'agirait-il de sanctuariser très vite le projet immobilier de VINCI, plutôt que d'explorer plus avant des vestiges prometteurs ?

La **Drac** (Direction régionale des affaires culturelles) revendique alors la paternité de ce tracé, en prétendant qu'il ne fait que sauvegarder les vestiges « *les plus remarquables* », et que tout le reste peut être détruit.

Ce que ne croient pas les habitants. Le 4 août au matin, après une altercation avec le personnel de sécurité du chantier, une cinquantaine de riverains **occupent le terrain** et exigent le retrait des engins de chantier.

Les associations de quartier, le collectif *Laisse Béton* et l'opposition municipale fustigent la décision de la Drac et demandent : l'**arrêt des travaux, l'annulation du permis de construire et la sauvegarde de la totalité du site**. Une

pétition recueille près de 10 000 signatures. L'affaire trouve un écho jusqu'en Grèce, où de nombreux médias relaient « *la lutte des habitants de Marseille pour sauver la carrière antique* ».

VINCI Immobilier et ADIM Provence annoncent alors la suspension des travaux jusqu'à la tenue d'une réunion publique qui sera organisée par le Préfet de Région, avec des représentants de VINCI, de la Mairie et des habitants du quartier, en présence de la Drac, le **31 août**.

Pendant tout le mois d'août, les riverains restent mobilisés, sur le terrain comme dans les médias. Assurant une surveillance permanente du site, ils s'entourent d'avocats et d'un Comité scientifique prestigieux ; ils organisent de nombreux rassemblements sur place, à Paris (devant le Ministère de la Culture) et à Aix-en-Provence (devant la direction régionale de VINCI Immobilier, qui refuse de les recevoir).

Le matin du **31 août**, le journal *La Provence* révèle un fait troublant : un rapport de sondages daté de **2002** montre que VINCI et la Ville de Marseille savaient déjà que ce terrain recouvrait une carrière antique. Une information gardée secrète et qui n'aurait été communiquée aux services archéologiques de l'Etat **qu'après** que VINCI Immobilier ait obtenu le permis de construire et la vente du terrain par la municipalité, en **2013**...

La réunion à la Préfecture est houleuse, et les parties ne parviennent à aucun accord : le Préfet refuse toute négociation, et clôt la séance en annonçant qu'il enverra un compte-rendu et un avis à la ministre de la Culture, qui devra trancher.

Et dès le **4 septembre**, celle-ci fait savoir que l'Etat ne modifiera pas l'espace protégé prévu en juillet... faute d'éléments nouveaux ! ■

Mais sur place, les engins de Travaux du Midi ne sont pas revenus. Et le 25 septembre, en accord avec la Préfecture, VINCI Immobilier annonce que « les travaux sont suspendus jusqu'à nouvel ordre ».

C'est une première victoire, mais la mobilisation continue et la vigilance reste de mise. Il va de soi que les salariés de VINCI sauront s'y associer...

Strasbourg : la CGT 67 dit non au GCO



Dans un communiqué de presse daté du 12 juillet dernier, l'Union départementale CGT du Bas-Rhin se prononce contre la réalisation du projet d'autoroute de contournement de Strasbourg (GCO) et décide d'adhérer au collectif « GCO Non Merci ».

Le **Grand Contournement Ouest** de Strasbourg (GCO, ou A355, ou COS) est un projet d'autoroute à **péage** de 2x2 voies et de 24 km de long, qui relierait Vendenheim au nord, à Duttlenheim au sud, en passant à proximité d'une vingtaine de communes de la périphérie ouest de Strasbourg — coupant en deux le poumon vert de la métropole.

Conçu dans les années 1970, abandonné deux fois, puis relancé en 2013 : comme à Notre-Dame-des-Landes, il s'agit d'un projet d'un autre temps, qui ne répond pas aux contraintes contemporaines, notamment environnementales.

Un projet privé financé par l'aide publique ?

Il s'agit d'un partenariat public privé (PPP) signé fin janvier 2016, par lequel l'Etat concède au consortium privé ARCOS, porté par VINCI, une concession d'une durée de **54 ans**. Comme d'habitude, le contrat est bien opaque sur ses conditions financières. Le coût de construction serait de **553 millions d'euros** ; son financement serait entièrement assuré par ARCOS, mais ne serait pas entièrement privé, puisque la Banque européenne d'investissement a jugé recevable la demande de VINCI d'obtenir un prêt public de 280 millions d'euros, dans le cadre d'un plan « Pour des routes et des autoroutes durables » !

Recettes et dividendes seraient, eux, 100% privés : ARCOS se rembourserait (avec intérêts) grâce aux péages, dont les revenus cumulés pourraient atteindre, en 2074 (terme de la concession), près de **6,5 milliards d'euros** ! Ce que la CGT 67 appelle « un nouveau cadeau des politiques au grand capital ».



Mauvaise réponse à une bonne question

Le projet est censé « **désengorger** » l'actuelle autoroute **A35** (gratuite), qui traverse l'agglomération strasbourgeoise et draine un trafic épouvantable (notamment des poids lourds). L'enquête publique (en 2008) a pourtant conclu qu'il n'en serait rien, et que le désengorgement de Strasbourg ne saurait être l'objectif du projet.. Le report sur le GCO ne serait que de 3 à 10% du trafic, du fait que la plupart des usagers de l'A35 viennent de la périphérie de Strasbourg pour aller travailler dans le centre, mais aussi du fait des tarifs dissuasifs annoncés par VINCI, qui mettent le GCO au niveau des autoroutes les plus chères de France — tarifs que VINCI prévoit même de

doubler aux heures de pointe ! Les bouchons migreraient alors en amont, au niveau des échangeurs d'accès au GCO et de l'A351.

Le projet prévoit certes d'interdire l'A35 aux poids lourds **en transit**, et de la transformer en « **boulevard urbain** » (avec feux tricolores, voie de bus, etc.). Mais avec un transit poids lourds qui ne représente qu'un tiers du trafic camion actuel, cette transformation augmentera les nuisances dues aux transports du quotidien plus qu'elle en résoudra (bruit, pollution, etc.). Sans oublier le paradoxe de Braess, qui veut que plus on construit de nouvelles routes, plus on incite les gens à prendre leur voiture.

Il est évidemment absurde de vouloir combattre la pollution en construisant une nouvelle autoroute. Selon l'ASPA (Association pour la protection de l'air), il y aurait moins de pollution le long de l'A35, mais il y en aurait plus sur l'agglomération, du fait des vents dominants. Enfin, les « **externalités négatives** » du projet sont particulièrement lourdes : destruction de 280 hectares d'excellentes terres agricoles, de 11 hectares de forêt, des espaces naturels exceptionnels et le grand hamster d'Alsace menacés...

Un projet rejeté par 83% des participants à l'enquête d'utilité publique !

Dans ces conditions, la Chambre de commerce (CCI) du Bas-Rhin et les porteurs du projet peinent à convaincre de son intérêt. VINCI lui-même (« *Esprit VINCI* » N°78) multiplie les phrases creuses et les gadgets pour tenter de rendre attractive son « *autoroute du futur* ».

Mais le ton se fait plus menaçant quand il s'agit d'évoquer les « **sujets possibles de contestation** » : VINCI entend « **convaincre** » les associations réfractaires qu'il est « **de leur intérêt** » de participer à une démarche « **d'adhésion au projet** »... car « *l'heure n'est plus à discuter de l'utilité du projet qui a déjà été acté par l'Etat* » ! Le légalisme de VINCI cache mal une volonté de **passer en force** : qu'un Préfet puisse valider une Déclaration d'utilité publique contre l'avis de 83% des intéressés pose un **réel problème de démocratie**.

Une opposition multiforme au projet s'est organisée sur place **dès 2003**, au sein du collectif « **GCO Non Merci** » : actions juridiques, pétitions, contre-expertises, scénarios alternatifs, création d'une ZAD, construction de cabanes le long du tracé, manifestations fréquentes... C'est cette coalition d'élus de tout bord, d'éleveurs, d'agriculteurs, d'écologistes, d'associations et de citoyens que vient de rejoindre la CGT 67 — « *après avoir étudié avec beaucoup de minutie le projet* ».

Nous saluons sa démarche, tant il est nécessaire que les organisations syndicales se fassent entendre, pour dénoncer les dangers du projet **pour les salariés** (plus de bouchons et de pollution, péage non remboursable par les employeurs), dégonfler les promesses d'emplois **fantaisistes** qui l'accompagnent, et réclamer « **une réelle politique de transport** ». Car des alternatives existent... ■

<http://www.cgt67.com>

<https://gcononmerci.org>

Vampirisme européen

Si le désengorgement de Strasbourg n'est pas l'objectif du GCO, alors quel est-il ?

En fait, VINCI chercherait à prendre le contrôle de l'ensemble du trafic sur **l'axe autoroutier le plus important entre le nord et le sud de l'Europe**, pour encaisser un droit de passage des deux côtés du Rhin, notamment sur le transport de marchandises au long cours :

- Côté français, grâce aux péages du GCO et à l'interdiction du transit poids lourds sur l'A35 (gratuite) ;
- Côté allemand, grâce à la concession accordée en 2009 et pour 30 ans à la société *Via Solutions Südwest*, filiale à 50% de VINCI Concessions, sur **l'autoroute A5**, en face de Strasbourg. Une concession rémunérée en fonction du trafic poids lourds, grâce au système de péage satellitaire **Toll Collect**... dont Cofiroute est actionnaire.

La vallée du Rhin faisant office de goulot d'étranglement, les usagers n'auront plus le choix — sauf à faire des détours de plusieurs centaines de kilomètres : que vous passiez par le GCO ou par l'A5, dans les deux cas, vous payerez chez VINCI.

Une fois de plus, l'Europe montre qu'elle n'a pour raison d'être que de faciliter les affaires des grands groupes. Avec la complicité de l'Etat, des collectivités locales et de la CCI Alsace, influencés par les lobbies du BTP. ■



Rien n'est encore joué

ARCOS espère démarrer la construction proprement dite avant le 23 janvier 2018, date d'expiration de la Déclaration d'utilité publique, mais n'a pas encore toutes les autorisations nécessaires, ni tous les terrains.

Les travaux préparatoires ont démarré fin 2016, et devaient se poursuivre jusqu'à fin 2017. Or ils ont été arrêtés par le ministère des Transports le 21 septembre, après avoir été bloqués la veille par les opposants, suite à l'avis défavorable rendu cet été par le Conseil national de protection de la nature (CNP), sur les mesures environnementales prévues par ARCOS pour compenser l'impact du projet. VINCI a dû revoir sa copie, ce qui repousse d'autant le début du chantier... ■

Les enrégés de la déréglementation



Déréglementer le **travail** ne leur suffit pas. La liberté d'entreprendre ne souffre plus aucune limitation.

Emmanuel Macron a annoncé, le 11 septembre, un plan de relance du **logement**, qui doit faire la part belle à la spéculation immobilière grâce à une « réduction des exigences des normes environnementales et sociales » (par exemple, l'accessibilité handicapés). Selon lui, il faut « diminuer cette réglementation pour la rendre plus pragmatique, y compris sur des normes qui relèvent de très bons sentiments », pour obtenir « une production massive » de logements neufs... à bas coût.

Première mise en pratique : arrivé à **Saint-Martin** après le passage dévastateur de l'ouragan Irma (photo), le même Macron s'est engagé à « bousculer toutes les normes et toutes les procédures » pour que la reconstruction se fasse « dans les meilleurs délais »... Mieux, il considère que la rapidité de ce chantier sera la vitrine « de cette France qui veut porter le flambeau d'exigences nouvelles ».

Ce beau langage aux accents libertaires illustre bien en quoi consiste la « révolution » libérale : aux uns, cadeaux et paradis fiscaux, aux autres, boulots de merde et logements de merde. Avec pour véritable « exigence nouvelle » une attaque d'une ampleur et d'une brutalité sans précédent contre les classes populaires : un **big-bang** social désiré depuis longtemps par les secteurs les plus agressifs du patronat français—dont VINCI et ses petits copains prétentieux de l'Institut de l'entreprise... ■

Haro sur un accord fallacieux !

Présenté au comité d'entreprise du 22 mars 2017 sous le thème « Information sur le travail le dimanche au TGI de Paris ». Le sujet se révélera rapidement plus ambitieux, il se terminera par un accord sur l'ensemble des chantiers de CEGELEC Tertiaire IDF qui sera **signé par la CFTC et la CFDT**. Ah ! mais la fourberie de nos dirigeants ne s'arrête pas là.

Quatre réunions sur cet accord du travail du dimanche n'ont pas permis à nos représentants syndicaux de modifier le contenu ou d'infléchir la position de la direction. Ce fut pour nos délégués un parcours du combattant pour pouvoir décrypter les documents remis 24 heures avant la réunion, mais aussi la programmation de réunion sur les jours d'absences du délégué et, pour couronner cette dose de mauvaise foi, une absence de réponse à nos demandes d'expertise concernant la santé auprès du CHSCT.

Opposée au travail le dimanche, notre organisation se donne pour mission de **préserver la santé et la vie privée des salariés**. Le repos dominical est un acquis social, il ne peut devenir une variable d'ajustement pour les entreprises et encore moins pour les spéculateurs boursiers.

La FNSCBA-CGT s'inquiète du nombre conséquent de demandes d'avis auprès de la préfecture de Paris sur les demandes de travail le dimanche, demandes souvent obsolètes car le travail ayant déjà été réalisé, il en ressort que nous devons tous être vigilants et alerter nos syndicats respectifs aux premiers signes avant-coureurs.

CEGELEC Tertiaire IDF a présenté son accord relatif au travail le dimanche en faisant référence à l'article L 3132-20 du Code du travail sous un descriptif fallacieux. Ce dernier donne conséquence par les articles



L 3132 -25-3 et L3132-24-4 du Code du travail à un accord possible entre les partenaires sociaux. En aucun moment, il n'est fait référence aux contraintes sectorielles, à ses conditions de mise en œuvre ou aux champs d'application pour les entreprises du Groupe VINCI-ENERGIES.

À l'étude de ce dossier, la fédération CGT a décidé d'ester en justice auprès du tribunal afin de faire casser cet accord. Nous ne manquerons pas de vous tenir informé de la suite du dossier afin que vous puissiez vous positionner sur les accords qui seraient en cours ou en préparation. ■

CGT CEGELEC Tertiaire IDF

Collaborez !

Cet été, **VINCI Autoroutes** a fait appel aux automobilistes pour lui proposer les messages de sécurité à afficher sur son réseau. Il s'agissait d'un concours dans lequel seuls les messages les plus « pertinents » étaient sélectionnés, sur les thèmes de la somnolence au volant, des distracteurs (téléphone, objets connectés) et de la sécurité des patrouilleurs (les « hommes en jaune »).

Une initiative « amusante », pour une information plus « fun », visant à inciter les automobilistes à la prudence ? Certes, mais aussi un moyen original, pour VINCI Autoroutes :

- D'attirer des utilisateurs sur son site internet, pour y laisser leurs coordonnées personnelles ;
- De redorer une image compromise par les augmentations de tarif, qui provoquent tous les ans de vives protestations ;
- De faire oublier ses récents déboires dans la gestion des catastrophes naturelles (inondation de l'A10, incendies dans les Bouches-du-Rhône, en 2016), qui interrogent sur sa propre prudence ;
- De bénéficier gratuitement d'une créativité qui, auprès de professionnels, devrait se payer fort cher...

Ce recours au travail gratuit des utilisateurs (*digital labour*) dans le cadre d'une activité à but lucratif est d'ailleurs caractéristique de « l'économie collaborative » capitaliste, qui a explosé ces dernières années, et que VINCI soutient à grand renfort de « partenariats ». Sauf qu'ici, les utilisateurs n'en retirent aucun bénéfice, sinon d'amour propre. ■



14:34 | LES NAUFRAGÉS DE L'AUTOROUTE



Unité d'action, solidarité de classe

Rôle des syndicats et des syndicalistes

Le mode de production capitaliste auquel est parvenu la société humaine a produit deux classes sociales fondamentales sans lesquelles il ne saurait exister et se développer, la bourgeoisie et le prolétariat aux intérêts opposés. Le capitaliste achète une marchandise qu'il trouve sur le marché du travail, la force de travail que le travailleur lui propose de vendre contre salaire. Le capitaliste peut utiliser cette force qu'il a achetée comme bon lui semble. Un conflit entre les deux classes se développe, basé sur la question de l'exploitation.

Quelle est l'essence de ce conflit ? Chaque capitaliste est contraint de faire fructifier son capital en concurrence avec d'autres capitaux, mais il ne peut le faire qu'en accentuant l'exploitation des travailleurs. Les travailleurs eux n'ont d'autre solution, s'ils veulent survivre, que de s'organiser (en syndicats, partis politiques) et de se battre pour s'opposer à l'aggravation de cette exploitation. C'est ce qu'on appelle la **lutte des classes**. Elle est permanente. Le salaire net est dévalué, chaque jour, par l'augmentation des prix (dévaluation) et au travers de toute une série de mesures sociales défavorables concernant les impôts, l'accès à la santé, à la retraite, les services publics etc... Et quand le rapport de force devient (rarement) favorable aux travailleurs, une augmentation de salaire peut se produire mais elle reste minime et ne dure pas longtemps. Pourquoi ? Tant que cette lutte restera dans le cadre du système capitaliste elle ne supprime pas l'exploitation. On qualifie souvent cette exploitation d'**esclavagisme moderne**.

Les travailleurs ne forment pas une classe homogène non plus. Constamment d'autres éléments d'autres classes viennent grossir ses rangs, résultat de la prolétarianisation d'éléments en difficulté, issus de couches ou classes sociales (paysan, artisan, commerçant, petit patron, petite bourgeoisie) qui amènent avec eux leur idéologie, leur individualisme et leur rêve de retrouver leur ancien statut. Jouent aussi les différences vieux-jeunes, femmes-hommes, français-immigrés, intérimaires-permanents, différences ethniques, de région, de religion... et toute une série de divisions artificielles que le capital s'ingénie à entretenir. Elles jouent un rôle non négligeable contre l'unité de la classe face au capital. **La question des travailleurs immigrés est l'une des plus importantes.**

Aussi, pour s'opposer à la division des travailleurs, des objectifs communs à toute la classe doivent être définis dans les syndicats. Les différences entre les travailleurs, sur les plans idéologique, politique, religieux, ethnique, n'empêchent nullement de s'organiser dans le même syndicat. Sans affaiblir les organisations de classe que sont les syndicats, la bourgeoisie ne peut accentuer à son profit la division des travailleurs. Pour cette raison, il est très important de **défendre les syndicats** contre les attaques de la bourgeoisie et du gouvernement.

Sans comprendre l'état actuel de la division de travail, conséquence de l'évolution de l'organisation et du fonctionnement du capitalisme, on ne peut pas se battre efficacement contre le capitalisme. Le capitalisme ne se développe pas partout avec la même régularité. Il se développe d'une manière **inéga-**le, avec une forte concurrence entre les bourgeoisies nationales et entre les fractions qui les composent. En tant que classe dominante, la bourgeoisie est unie contre la classe ouvrière. Mais en même temps, la concurrence entre les divers capitaux fait rage (prise de contrôle d'un monopole par un autre, concentration des capitaux...). La lutte qui oppose aujourd'hui les trois grands groupes qui se « partagent » le marché public/privé du secteur de construction et leur

réorganisation en cours en est un bon exemple.

Voilà rapidement esquissée la situation qui se présente sous nos yeux. Comment dans ces conditions peut s'organiser la lutte ?



D'abord une organisation syndicale à la base est nécessaire dans l'entreprise. Un phénomène à surmonter est l'affaiblissement des syndicats, lié à l'évolution du capitalisme. A partir des années 80, la désindustrialisation du pays et la privatisation de certains secteurs où l'implantation syndicale était forte ont joué un rôle important ; le syndicalisme ne s'est pas réorganisé en conséquence. Au lieu de comprendre ce phénomène, on a entraîné la classe ouvrière sur des voies utopistes, irréalisables sous le capitalisme.

En tant que militant syndicaliste, on doit jouer un rôle là où on se trouve. On doit avoir l'oreille attentive là où on milite. Des questions comme la sous-traitance ou l'intérim ont longtemps été négligées par les syndicats ou n'ont pas été abordées avec l'attention nécessaire. Sur un site ou un grand chantier où se trouvent réunis des milliers d'ouvriers d'entreprises ou de pays différents, on doit développer l'unité de classe. Pour réaliser cet objectif, il faut chercher la forme et le mode d'organisation adaptés pour agir au sein de la classe. « **Un pour tous, tous pour un** » : ce mot d'ordre doit être porté par les syndicalistes au sein de notre organisation.

Pour cela le développement d'un **fonctionnement collectif** au sein du syndicat est nécessaire. On ne peut pas contrôler les syndicats par des manœuvres. On ne peut pas imposer la façon de travailler d'un syndicat par ordonnance ! Il faut que chaque militant syndiqué sache travailler collectivement au sein du syndicat, sache mobiliser les travailleurs autour de revendications immédiates et stratégiques comme dans la situation exceptionnelle actuelle, à tous les niveaux (régional, départemental, ville, groupe, entreprise...). Les revendications dans notre secteur ont le même caractère. C'est un travail de terrain qu'il faut mener, **organiser des sections syndicales sans tomber dans le corporatisme**.

Il faut comprendre que nous n'y arriverons ni en une seule fois, ni même lorsqu'on aura obtenu une victoire partielle. Il faut persévérer et les résultats seront au rendez-vous.

S'organiser et consolider le syndicat dans la durée !

Vive la lutte de la classe ouvrière ! Vive la CGT ! ■

Livres, BD

Les mots piégés de la politique

Philippe Blanchet



« Philippe Blanchet met ici à jour la propagande implicite distillée dans les discours politiques et en particulier les mots détournés sous couvert de défense de la République. Il s'attache aux expressions les plus fréquentes de ces discours piégés : laïcité, radicalisation, incivilités, communautarisme, Je suis Charlie.

« Je suis indigné par ces mystifications. Déjouer les pièges sémantiques et idéologiques c'est retrouver la liberté d'expression, la confiance en sa propre parole. Pour changer de société, il faut contester le cadre qui nous est imposé dans lequel on pense, on débat, on agit. Il faut contester les cadres et donc contester les mots ».

En débusquant l'endoctrinement dans les discours politiques, Philippe Blanchet démontre combien le pouvoir est aussi une question de langue, de discours et de vocabulaire. »

Professeur de sociolinguistique à l'université de Rennes 2, chercheur engagé, Philippe Blanchet est également membre de la Ligue des droits de l'homme. Rarement trop technique, ce petit ouvrage opère un décapage cohérent et salutaire de quelques-uns de ces « éléments de langage » qui contribuent insidieusement à diffuser une vision « communautariste », nationaliste et islamophobe, de la « République ». ■

Philippe Blanchet
Editions Textuel, 2017 – 108 p.

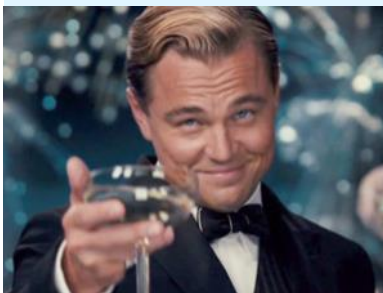


Le cours de VINCI multiplié par 25 en 19 ans...

La valeur de VINCI est passée de 1,2 milliards en 1998 à 47 milliards en 2017. Sur 2001-2017, l'action a signé la plus forte performance du CAC 40 (+ 651 %).

D'après *Les Echos*

Pendant ce temps, en France, de 2002 à 2012, le niveau de vie moyen des 10 % les plus modestes a chuté de 6,2 %, et celui des 10 % les plus riches a augmenté de 11,8 %. ■



... ça s'arrose !

Alors soyons fous : fin juillet, VINCI Energies a fait l'acquisition de SEDAM, un embouteilleur de **Champagne** basé à Epernay (12 salariés, 2,5 millions d'euros de chiffre d'affaires annuel).

La logique industrielle de ce pétillant achat ne saute pas aux yeux. Seul l'appât du gain sur « le marché en croissance des boissons effervescentes » a été rendu public. Vous en prendrez bien une petite coupe ? ■



Matière à débat

Envoyez-nous vos articles, faites connaître vos expériences et vos points de vue. Et si vous ne partagez pas certaines opinions exprimées dans ce journal, n'hésitez pas à engager le débat : c'est dans l'échange que se forment les meilleures analyses et les meilleures pratiques.

L'équipe du journal

Nous contacter

coopérant fédéral : Yves Gauby

06.45.44.88.43
logobis@orange.fr

4: Champagne Ardennes / Lorraine Alsace / Bourgogne / Franche-Comté

Christian BAIX (E)
06.77.75.89.54
Christian.baix@yahoo.fr
Lionel CLAUSSE (R)
06.86.54.01.68
lloejl@yahoo.fr

6: Rhône Alpes / Auvergne

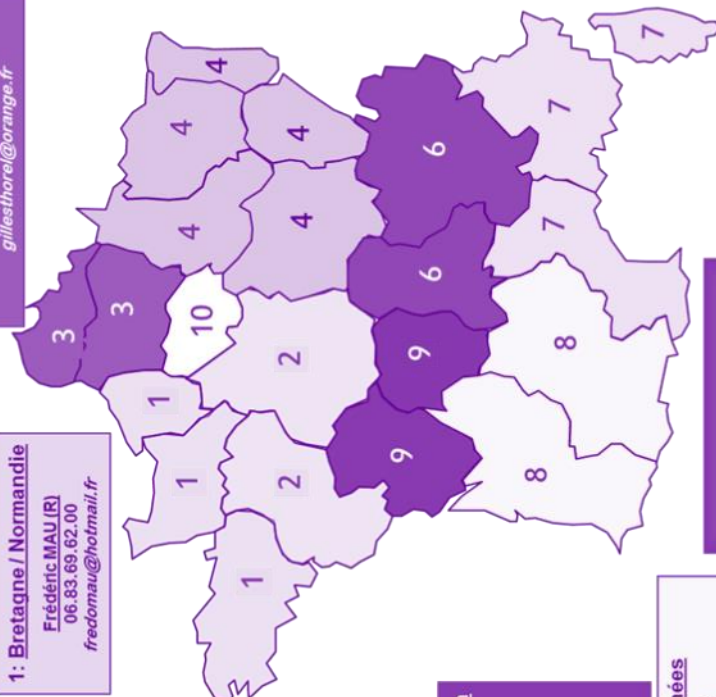
Alain DI PIRRO (R)
06.23.42.69.04
ce-eurovia07@wanadoo.fr
Denis MARCHAL (E)
06.76.94.35.45
denis.marchal5@libertysurf.fr
Amar AHMED HEZAM (R)
06.63.97.51.79
calteauxalexandra@yahoo.fr
Arnaud BOUCHEIX (VA)
06.99.21.06.87
cgt.aeroport.cfe@gmail.com

7: Paca / Languedoc Roussillon Corse

Marie-Claire ANDRE (VF)
06.73.80.45.58
marie-claire.andre@faceo.com
QUETGLAS Jacques (CT)
06.20.97.07.37
Jacquesquetglas@outlook.fr
Christian MIMAU (TA)
06.46.06.18.72
chmimo64@sfr.fr

3: Nord Pas de Calais / Picardie

Michaël ROMMEL (R)
06.15.18.01.35
miro.5972@live.fr
Gilles THOREL (E)
06.15.98.12.70
gilles.thorel@orange.fr



Légende : CT - Construction

E - Energies
R - Routes
VF - VINCI Facilities
A - Autoroutes
VA - VINCI Airports

1: Bretagne / Normandie

Frédéric MAU (R)
06.83.69.62.00
fredomau@hotmail.fr

10: Ile de France

Jean-Luc RIO (CT)
06.08.69.69.36
jeanlucrio@hotmail.com
Daniel ALLARD (VF)
06.89.70.65.52
Syndicat.energielec@hotmail.com
Alain LIENHARD (CT)
06.19.11.23.84
lienhard.alain@orange.fr
Alexandre FEELS (E)
06.62.78.57.03
alexandrefeels@orange.fr
Francis LEMASSON (CT) Cadre
06.76.40.12.03
lemasson.francis@orange.fr

2: Pays de la Loire / Centre

Didier SIMON (R)
06.12.45.92.99
didier.simon49@wanadoo.fr
Dominique BRILLANT (A)
06.25.24.48.24
gisdo@orange.fr

9: Poitou Charentes / Limousin Vendée / Touraine

Philippe LOIRAUD (R)
06.42.30.69.00
p.loiraud@voila.fr
Karim ELJIHAD (CT)
06.43.02.56.42
k.eljihad@gmail.com

8: Aquitaine / Midi Pyrénées

Philippe GABORIAU (R)
06.29.53.09.39
cgtconstaqui@wanadoo.fr
Denis BOUTINEAUD (E) Etam
06.19.17.80.45
denis.boutineaud@orange.fr

Représentant Syndical

Christian RENARD (E) Etam
06.89.15.47.56
christian.renard0519@orange.fr

11: Dom Tom

Raymond PAYET (CT)
06.92.85.79.03
cgtrbtp@wanadoo.fr

CGT :
FNSCBA :

www.cgt.fr
construction.cgt.fr

UGICT-CGT : www.ugict.cgt.fr

Abonnements, anciens numéros

Recevez nos numéros en PDF dès leur sortie, commandez les anciens numéros...

en nous écrivant à l'adresse mail ci-contre.



L'ECHO des salariés
de VINCI

c/o FNSCBA-CGT
263 rue de Paris
Case 413
93514 Montreuil Cedex

journal.cgt.vinci@gmail.com