

L'ECHO des salariés de VINCI

« L'histoire de toute société jusqu'à nos jours n'a été que l'histoire de luttes de classes » (KARL MARX)

1^{er} Trim. 2019

N° 20

LES SALARIÉS DE VINCI ENTENDENT BIEN OBTENIR LE FRUIT DE LEUR TRAVAIL !

Aujourd'hui dans le groupe VINCI les richesses produites par les salariés sont toujours accaparées par une minorité de gros actionnaires et grands dirigeants du groupe :

- ➔ Dividendes versés aux actionnaires : **+8,9%** en 2019 !
- ➔ Augmentation de l'enveloppe des jetons de présence des administrateurs VINCI : **+ 14%** !
- ➔ Augmentation du salaire du PDG Xavier Huillard : **+10%** cette année (salaire fixe = 1,2 millions d'€ ; salaire variable = 1,9 millions d'€ ; actions de performance = 3,1 millions d'€) !
- ➔ Plan d'actions de performance pour les grands dirigeants du groupe VINCI : **+ 6%**, soit 151 millions d'€ !

Ils sont tellement sûrs d'eux, nos dirigeants, qu'ils n'acceptent même plus que la CGT dénonce leur politique sociale. Ainsi le **17 avril à l'occasion de l'AG des actionnaires VINCI**, salle Pleyel à Paris, nous avons été accueillis par **6 camionnettes bourrées de CRS**. Ils nous ont empêchés de distribuer notre adresse publique aux actionnaires VINCI ! La préfecture de police aux ordres du groupe VINCI : quelle honte !

Ils sont sourds, mais la colère ne cesse de grandir et elle s'est récemment exprimée sur la base des cahiers de revendications par des grèves dans plusieurs entreprises du groupe :

A SOGEA Montpellier : 15 jours de grève en février pour des augmentations de salaires, d'indemnités de déplacement, de primes ... , un accord de fin de grève a pu être signé, satisfaisant une grande partie des revendications.

Chez la société BATEG en Ile-de-France : 7 jours de grève en mars, suivis par l'écrasante majorité des ouvriers (170 grévistes !). Mais la direction de BATEG ayant reçu des consignes fermes des dirigeants de VINCI Construction (« ne rien céder, de peur de la contagion ... »), elle est restée totalement sourde aux revendications des ouvriers.

Sur le chantier de la Ligne 12 (Grand Paris) : Plusieurs jours de grève en mars ont permis aux ouvriers de Chantiers Modernes et Dodin d'obtenir une prime de chantier de 1000 €.

Mais également dans la même période : un mouvement de grève à GTM Ouest (St Herblain 44) ... et jusque sur l'île de Mayotte où les ouvriers de SOGEA et SMAE étaient aussi en grève pour les salaires !



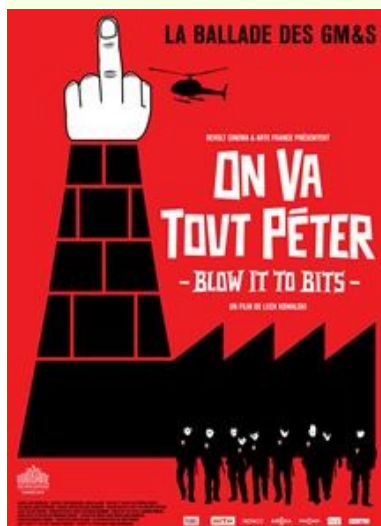
Dans ce numéro

Editorial	1
Cinéma : GM&S : On va tout péter	2
Grève SOGEA Sud Bâtiment Montpellier	2
NRL — La Réunion : le chantier le plus cher d'Europe reste inachevé	3
Bétonnage et goudronnage.....	3
Start-up nation !	4
Dérèglement climatique : VINCI n'assume pas	4
L'impact climatique du transport aérien	5
Quand la gare Nanterre-La Folie sera-t-elle en service ?	6
Nouveau Siège social l'Archipel : la concertation à l'épreuve	6
La formation Santé Sécurité des membres du CSE	7
Livre : La grève des enfants	8



OUI, LA COLÈRE ET LA RÉSISTANCE S'EXPRIMENT AUSSI DANS LE GROUPE VINCI COMME DANS TOUT LE PAYS. DANS DE NOMBREUX SECTEURS ET DANS TOUTES LES COUCHES DU SALARIAT (MOBILISATION DES GILETS JAUNES, MOUVEMENT DE GRÈVE DANS LES HÔPITAUX, L'ENSEIGNEMENT, DANS LE COMMERCE, LA FONCTION PUBLIQUE , ETC.) :

« LES POLITIQUES D'AUSTÉRITÉ, LES SALAIRES DE MISÈRE, ON N'EN PEUT PLUS ET ON N'EN VEUT PLUS ! ».



À quoi sert la classe populaire ? Un paillason ou un marchepied ? C'est tantôt l'un, tantôt l'autre. Tantôt c'est un tas de bidochons, de racistes et d'assistés, tantôt c'est les héros du Front populaire, c'est les vraies valeurs, c'est le sel de la terre. Idéalisée, folklorisée, ridiculisée, la classe populaire, « on » parle à sa place, « on » pense à sa place. « On », c'est ceux du dessus, ceux qui regardent de haut et qui voient loin, les experts, les politiques, les économistes, les patrons bien sûr et les rupins, mais souvent aussi les intellos, les artistes, et même les cinéastes. Au cinéma, sauf pour un rare Ken Loach ou un Guédiguian et quelques autres, la classe populaire reste une classe étrangère. La classe des invisibles, des oubliés, des vaincus, pour reprendre les termes les plus utilisés par les « penseurs rapides » (*fast thinkers*). *ON VA TOUT PÉTER* n'est pas un film SUR les travailleurs en lutte mais AVEC eux : ni paillason, ni marchepied, c'est leur film, c'est leur résistance dont nous pouvons FAIRE PARTIE comme a fait le réalisateur du film, Lech Kowalski, au sens de PRENDRE PARTI. C'est ça ou c'est le parti de l'ennemi. Il n'y a pas d'arrangement. ■

Grève SOGEA SUD BATIMENT Montpellier



Retour sur un mouvement social chez SOGEA Sud Bâtiment d'une grande ampleur.

La grève a débuté le 12 février 2019 au matin et a pris fin le 20 février 2019.

Elle a concerné les ouvriers des agences de Nîmes et de Montpellier : 90 grévistes sur un effectif de 115 ouvriers, soit un taux de grévistes de 78 % (pas mal !!).

Tous les chantiers du Gard et de l'Hérault ont été fortement impactés et un grand nombre ont été en arrêt total.

Suite à l'absence d'accord en NAO, nous nous sommes mobilisés pour une meilleure justice sociale : augmentation des salaires, paiement des jours de carence suite à un arrêt maladie, prime d'habillement, conditions de travail, respect et considération envers le personnel.

Pour être honnête, nous ne demandons pas la lune.

Grâce à une solidarité incroyable et un soutien énorme de la CGT, nous avons réussi à négocier avec la Direction. Cette dernière a été dure avec les grévistes.

En effet, la Direction de SOGEA Sud a assigné plus de 30 ouvriers grévistes au TGI de

Montpellier pour blocage de chantiers.

Une fois de plus, un grand merci à la CGT pour son soutien et son aide très précieuse dans ce moment délicat.

Après de longues et difficiles négociations avec la Direction, nous avons obtenu :

- ⇒ Une prime d'habillement de 1,40 € / jour
- ⇒ Une augmentation de salaire de 2,5 %
- ⇒ Une augmentation de l'indemnité de grand déplacement
- ⇒ La mise en place d'une étude sur l'absentéisme dans l'entreprise et une réflexion sur le paiement éventuel des jours de carence.

En bref, chez Sogéa Sud Bâtiment, avec le soutien de la CGT, la lutte porte ses fruits !!! ■

A Montpellier, le 26 avril 2019

Guillaume PETIT, Délégué Syndical CGT



La NRL (Nouvelle Route du Littoral) La Réunion



La NRL (Nouvelle Route du Littoral) le chantier le plus cher d'Europe reste inachevé.

Carrière de bois blanc, le tribunal suspend les arrêtés du Préfet.

600 salariés au total espéraient reprendre l'activité de la NRL, notamment sur le tronçon de la MT 5 2 des 2.7 km restés inachevés faute de roches massives. Mais, le tribunal administratif a donné raison à la Srepen (Société réunionnaise pour l'étude et la protection de l'environnement) et la commune de Saint-Leu le lundi 29/04/19.

chantier sera totalement arrêté, la livraison prévue en 2020, puis reportée en 2022, sera prorogée à une date inconnue.

Pendant ce temps, le groupement VINCI/BOUYGUES réclame à la Région Réunion 378 M€ supplémentaires.

La décision est tombée : les travaux sur le site de la carrière de Bois Blanc ne débuteront pas en juin. Alors que deux arrêtés préfectoraux publiés en novembre et décembre dernier avait autorisé les travaux de défrichement sur le site, en préparation des travaux. La Srepen et la commune de Saint-Leu déposaient un recours en référé, examiné par le tribunal administratif. ■

Raymond



Le Préfet et le groupement ont fait un recours auprès du Conseil d'Etat.

Si rien ne se fait, d'ici fin décembre, le



Bétonnage et goudronnage « libérés » ?

Au moment même où l'IPBES sort un rapport alarmant sur l'effondrement de la biodiversité (1 million d'espèces menacées à court terme du fait des activités humaines), *Mediapart* révèle que le gouvernement envisage de « simplifier », par décret, les procédures d'autorisation environnementale, qui obligent les porteurs de projet d'aménagement (une autoroute, une grande surface, un parc éolien, un aéroport...) à obtenir l'autorisation de la puissance publique si leurs travaux impactent l'habitat ou les conditions vitales de la faune et de la flore sauvages protégées.

Le Conseil national de protection de la nature (CNPN) perdrait son droit de regard sur les demandes de dérogation à la protection des espèces protégées. Aujourd'hui, les services de l'Etat doivent saisir le CNPN pour recueillir son avis ; demain, l'immense majorité des demandes seraient traitées par les Conseils scientifiques régionaux du patrimoine naturel (CSRPN), **instances directement nommées par les préfetures et les collectivités**, et donc plus « vulnérables » aux pressions des responsables économiques et politiques locaux...

Le CNPN ne serait plus sollicité que pour 37 espèces de vertébrés menacées d'extinction, répertoriées dans une liste parfaitement obsolète (elle n'a pas été actualisée depuis 1999, et contient même des animaux disparus depuis).

Les services du Ministère de la transition écologique (*sic*) ont fait savoir aux responsables du CNPN que l'administration **se plaignait** des bâtons dans les roues que représentaient leurs avis...

VINCI aussi, probablement, que le CNPN a effectivement « **contrarié** » sur Notre-Dame-des-Landes, la route du littoral à la Réunion ou le GCO de Strasbourg... ■

Quoi qu'il arrive...



Ne jamais abandonner !

Start-up nation !

Eclopé après un tir de LBD reçu ans la rotule gauche ? Obligé de pointer au commissariat chaque premier samedi du mois ? Forcé d'aller manger du rôti chez mamie tous les mercredis midi ? Il a toujours existé des kyrielles de raisons pour ne pas participer à une manifestation.

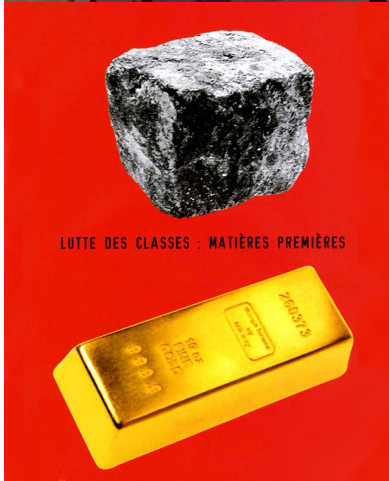
Mais ça, c'était avant. Aujourd'hui, plus d'excuse puisque la start-up française Wistand a créé une application qui vous offre le luxe de payer quelqu'un pour s'égosiller à votre place. Pour la modique somme de 15 € de l'heure (moins 20 % de commission pour Wistand), il est désormais possible d'embaucher un auto-entrepreneur, de lui confier une pancarte griffonnée de votre plus beau slogan et de l'affubler d'une casquette floquée aux couleurs du syndicat de votre choix.

L'application, qui se veut « *un véritable outil démocratique* », vous permet de géolocaliser votre messenger, histoire que vous puissiez vous assurer que le travail est bien fait.

Pour les précaires candidats au job, le site vante même qu'ils peuvent « *refuser de porter les causes qui vont à l'encontre de [leurs] convictions* ». Ouf !

Le rêve est devenu réalité pour tous les indignés du canapé... ■

D'après CQFD et Politis, mai 2019



Dérèglement climatique : VINCI n'assume pas

Lorsqu'on les interroge sur les perspectives économiques de leurs activités de Concession, les dirigeants de VINCI concernés n'en ont que pour la croissance : croissance du trafic, croissance du chiffre d'affaires et croissance des profits ne font qu'un. Ces activités, qui apportent au Groupe près des 2/3 de son résultat net, consistent essentiellement à exploiter les concessions autoroutières et aéroportuaires.

Or la route (voitures, cars et camions) et le transport aérien sont, parmi les moyens de transport, les plus gros émetteurs de gaz à effet de serre (GES), agents du dérèglement climatique en cours. Question : VINCI, en vivant d'une croissance sans fin du trafic routier et aérien, n'est-il pas responsable, ou du moins complice, de ce qui constitue l'une des plus grosses menaces sur l'avenir de notre planète ?

La réponse du Groupe est rôdée : il ne faut pas confondre moyens de transport et infrastructures. « *Nous n'avons pas de responsabilité quant aux véhicules qui circulent sur nos routes* » affirme Pierre Coppey, Président de VINCI Autoroutes¹ ; « *nous ne sommes que délégataires, pas décideurs, et nous faisons notre part* »² renchérit Xavier Huillard, PDG de VINCI et Président de VINCI Concessions.

Comme un gentil colibri, VINCI fait donc sa part en veillant à réduire ses **propres** pollutions et émissions de gaz à effet de serre... et tout est pour le mieux dans le meilleur des mondes.

Les rapports annuels du Groupe contiennent ainsi quelques informations sur ses propres émissions de GES. On y voit :

- Que les émissions de GES des Concessions sont près de 15 fois moindres que celles du Contracting (Energies, Routes, Construction), mais qu'elles sont en constante augmentation (+ 20 % en deux ans) ;
- Que les émissions de GES des aéro-

ports sont près de 4 fois plus fortes que celles des autoroutes, et responsables de l'essentiel de la croissance des émissions de GES dans les Concessions.

Outre les émissions de GES des concessions du Groupe lui-même, les rapports annuels donnent aussi celles de leurs usagers – celles-là même dont VINCI ne se sent pas responsable : elles sont 350 fois plus fortes que celles du Groupe sur autoroute, 6 à 17 fois plus pour les aéroports.

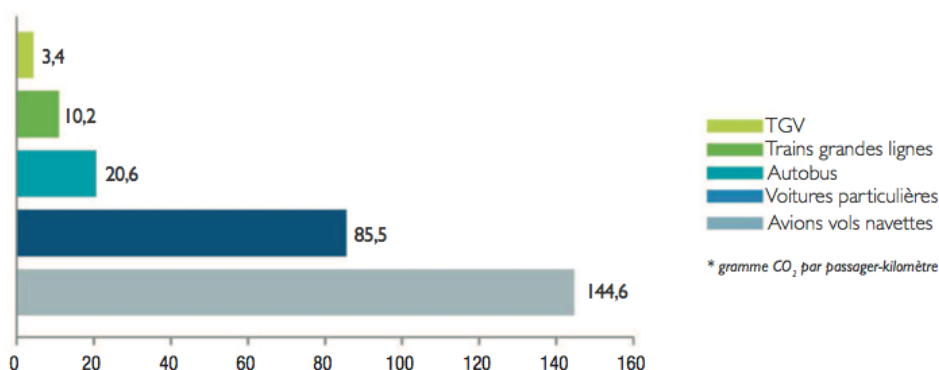
On est donc en droit de trouver que non seulement notre colibri n'est pas très efficace, mais que sa part est décidément bien réduite.

De toute façon, Xavier Huillard a vendu la mèche en janvier dernier³ : concernant les aéroports, « *les leviers de création de valeur y sont plus riches et plus variés. Quand il n'y a pas de trafic sur une autoroute, on ne peut pas l'inventer, alors qu'on peut être proactif et convaincre les compagnies aériennes d'ouvrir de nouvelles liaisons* ».

Vous avez bien lu : VINCI crée du trafic



D29. Efficacité environnementale des transports de passagers sur des distances nationales (gCO₂/pass.km*)



Sources : ADEME-Deloitte - « Etude sur les efficacités énergétiques et environnementales des modes de transports » – 2007
 RATP – 2012
 SNCF – Méthodologie de Calcul des émissions de CO₂ sur les trajets en train - 2013

➡ dans ses aéroports, pour alimenter sa croissance. « *Démarcher les compagnies pour multiplier les destinations, optimiser tous les maillons de la chaîne pour accroître les mouvements d'avions et les flux de passagers, développer massivement la surface de boutiques... la recette est connue* » ajoute l'article : « *à Lisbonne, VINCI a triplé le rythme de croissance des passagers, doublant le trafic en six ans seulement* » ...

Ainsi, la croissance du trafic aérien est pour beaucoup une « *invention* », et non un pur phénomène « *naturel* », auquel VINCI ne ferait que répondre par une offre d'infrastructures en conséquence.

Comme on peut le voir sur l'aéroport de Nantes-Atlantique (+13 % de passager en 2018), c'est en s'appuyant sur les compagnies *low cost* (EasyJet en particulier) que VINCI Airports opère cette croissance, aussi spectaculaire que volontaire. Au grand dam des riverains, qui subissent des nuisances de plus en plus insupportables, mais aussi des salariés, qui sont soumis à une forte intensification de leur travail (polyvalence et sous-traitance).

Il en va de même pour les prétendues « *prévisions* » de l'IATA (**Association internationale du transport aérien**) qui annoncent un doublement du trafic aérien d'ici à 2036, et qui servent abondamment de justification à l'expansion des aéroports dans le monde. On n'est jamais mieux servi que par soi-même : l'IATA n'est qu'une organisation commerciale qui regroupe 250 sociétés de transport aérien (84 % du trafic mondial de passagers), et dont l'objectif est de faire prendre ses désirs pour des réalités.

Le domaine des transports a ceci de particulier, que l'offre crée aussi la demande : ouvrez de nouvelles lignes, créez de nouvelles routes, et vous aurez plus de passagers, plus de voitures ou de camions qui les emprunteront.

Un phénomène bien connu des urbanistes, et qui se trouve au cœur du conflit autour du Grand Contournement Ouest de Strasbourg : en créant une nouvelle autoroute contournant Strasbourg, VINCI désengorgera finalement assez peu le centre-ville, mais attirera un trafic poids lourds accru... qu'il fera payer !

Au-delà des astuces commerciales mises



en place pour attirer un maximum de véhicules sur ses réseaux (bus, covoiturage, plateformes multimodales, télépéage...), Pierre Coppey ne cache pas les convoitises de VINCI Autoroutes sur les 600 km d'autoroutes non concédées, et fait la promotion de « *l'adossement* » pour obtenir des contrats avec les « *décideurs publics* » sur les routes nationales, en échange de l'allongement de la durée des concessions autoroutières existantes⁴.

En tant qu'acteur de la croissance du trafic aérien et autoroutier, VINCI porte donc une part de responsabilité dans les émissions de GES que ce trafic engendre ; une part importante même, à la hauteur de son poids mondial, qu'il se garde de reconnaître et surtout de vouloir **réduire**.

Au lieu de cela, le Groupe s'en remet aux constructeurs et aux progrès technologiques pour inventer une « *croissance verte* » sur mesure.

L'an dernier, en Comité de Groupe, Xavier Huillard avait vanté les voitures électriques — et effectivement, VINCI Autoroutes entend multiplier les bornes de recharge rapide pour les attirer sur son réseau.

Cette année, c'est le moteur à hydrogène qui a ses faveurs : grâce à lui, « *dans les décennies à venir, il n'y aura plus de problèmes d'émissions de GES* » ! En attendant, il est urgent de ne rien changer...

Rêve éveillé d'un despote mal éclairé, ou cynisme des actionnaires, pour qui la croissance continue de leurs dividendes est à ce prix ? En tout cas, les fables hypocrites par lesquelles VINCI entend nous tromper sur ses responsabilités véritables ne résisteront pas à l'**urgence** climatique, dont ces messieurs font totalement abstraction.

Le « *VINCI bashing* », qui fait pousser de grands cris d'indignation à nos vertueux dirigeants, a de beaux jours devant lui ! ■

L'impact climatique du transport aérien

Le transport aérien est responsable de 2 à 3 % des émissions mondiales de CO₂, mais également d'autres émissions plus difficiles à évaluer précisément (oxydes d'azote, particules fines, traînées de condensation, etc.). **Selon le GIEC, il serait responsable de près de 5 % de l'impact des activités humaines sur la température globale** (forçage radiatif). Si rien ne change, ses émissions de GES atteindraient 20 % des émissions mondiales en 2050...

Les émissions d'un avion dépendent de plusieurs paramètres : son type et sa consommation, son taux de remplissage et son emport de fret, la distance parcourue (sur un vol court, les phases de décollage et d'atterrissage sont proportionnellement plus gourmandes en carburant) et l'altitude de vol.

Une étude de la Banque Mondiale publiée en 2013 a également montré que les passagers de 1^{ère} classe ou de classe affaires ont une empreinte carbone jusqu'à 9 fois plus forte que les passagers de classe économique, du fait que leurs sièges sont plus espacés, moins remplis, et qu'ils emportent plus de bagages.

Un bilan carbone exhaustif du transport aérien doit également inclure celui des activités qui lui sont liées : avions, carburants, aéroports, etc.

La croissance du transport aérien est rapide et continue : environ 5 % par an, bien plus que le PIB mondial ; elle est favorisée par le développement des compagnies aériennes à bas prix, et l'absence de taxation du kérosène pour les vols internationaux et nationaux dans de nombreux pays, dont la France. **Du fait de l'incapacité de l'industrie du transport aérien à la compenser au même rythme par des améliorations techniques, son impact climatique ne cesse de croître.**

Un accord a bien été conclu en 2016 au sein de l'OACI (Organisation de l'aviation civile internationale), visant à la neutralité carbone dès 2020. Rejetant toute taxation, il s'appuie essentiellement sur la mise en place d'un **marché de droits à polluer** à partir de 2021, qui ne portera que sur les émissions de CO₂ et ne concernera que les vols internationaux.

Notoirement inefficace et peu transparent, ce système veut faire croire que le transport aérien va parvenir très vite à zéro émissions, alors qu'il ne s'agit que d'un **transfert** des efforts nécessaires sur d'autres secteurs de l'économie.

Pour M. Notebaert, Président de VINCI Airports, « *la tendance mondiale est très favorable* » (AFP, 30 avril 2019). Peut-être, mais pour qui ? ■

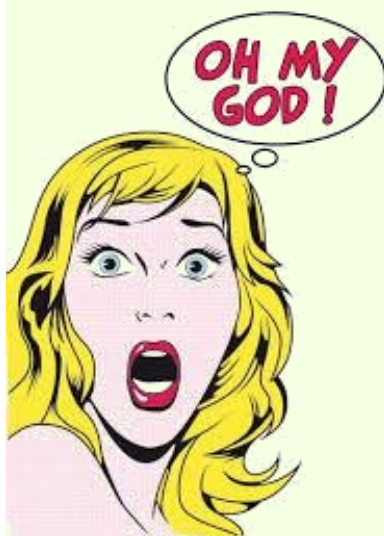
1 : Entretien avec le Bureau et les Experts du Comité de Groupe du 1^{er} avril 2019

2 : Entretien avec le Bureau et les Experts du Comité de Groupe du 2 avril 2019

3 : *Le Monde*, 6 février 2019

4 : *L'Opinion*, 28 avril 2019

Quand la gare Nanterre-La Folie sera-t-elle en service ?



La desserte du nouveau Siège par la future **ligne 15 Ouest** fait partie des arguments de poids auquel VINCI a recours pour compenser le manque de places de parking de son projet.

La gare Nanterre-La Folie devrait se situer au pied du futur Siège ; annoncée pour 2025, puis reportée une première fois à 2030, on doit maintenant se demander quand elle verra véritablement le jour.

En effet, la réalisation de la gare voisine de Nanterre, prévue sous le centre commercial des Quatre-Temps, pourrait prendre... 200 mois, soit près de 17 ans ! Autant dire que le calendrier prévu semble intenable, et qu'on s'approcherait plutôt de l'horizon 2040 pour l'entrée en service de la ligne...

Cette nouvelle aux allures de poisson d'avril a été annoncée début mars par *Le Canard Enchaîné*, et confirmée par la Société du Grand Paris (SGP).

C'est l'emplacement choisi pour la gare de la Défense qui est en cause : un endroit qui nécessiterait soit de fermer les Quatre-Temps, soit de travailler tout en finesse, et donc beaucoup plus lentement que prévu.

Evidemment, toute fermeture temporaire du centre au 456 millions de visiteurs et plus de 800 M€ de chiffre d'affaires est exclue. Reste alors à **décaler la gare de quelques centaines de mètres** — ce qui rallongera d'autant l'interconnexion avec le RER A et la ligne 1 du métro !

La SGP affirme que l'objectif de 2030 est toujours tenable, et doit rendre public un nouveau calendrier à la fin du printemps. Un chantier qui s'annonce intensif ! ■

Nouveau Siège social l'Archipel : la concertation à l'épreuve

La Commission de concertation, qui rassemble des représentants de toutes les entités concernées par le futur Siège, a été réunie par la Direction le 1^{er} février dernier. Celle-ci lui a présenté le tome 1 de son projet de charte d'aménagement, consacré à la conception des espaces, avant de le soumettre à l'avis des instances représentatives du personnel de chaque entité.

Ce tome 1 devrait ensuite être diffusé à tous fin juin, et un tome 2 devrait suivre en octobre 2019 (éléments d'ambiance, design, équipements des postes et mobilier). Quant à la Commission, la Direction ne prévoit de la réunir qu'en novembre : nous avons donc demandé une réunion intermédiaire, début juin, de manière à faire la synthèse des avis des instances consultées, et à permettre au Rapporteur de la Commission de la présenter à la réunion du Comité de Groupe du 27 juin, avant de passer à la suite.

A ce jour (10 mai), nous sommes toujours dans l'attente de la réponse de la Direction.

76 pages : après trois ans de présentations très légères, ce tome 1 entre enfin dans le vif du sujet ! Nos premières impressions ont été d'être confrontés à un projet fortement verrouillé : d'une part, toutes les **problématiques transverses** (espaces et services communs) sont exclues de la consultation, pour être gérées exclusivement par l'équipe projet du Groupe ; d'autre part, le projet instaure des principes et des ratios, qualifiés **d'invariants**, qui ne laissent guère de place à la concertation.

Enfin, celles et ceux qui ont participé de bonne foi aux divers ateliers mis en place par le Groupe (*Lab Usages*) ont été déçus de constater combien leurs travaux étaient marginaux et peu repris dans le projet.

Nous avons alors convenu de proposer aux entités consultées de formuler leur avis en intégrant une partie commune, élaborée en Commission, et une partie spécifique à chaque entité. A notre connaissance, ces réflexions ont

alimenté la plupart des avis qui ont été rendus, et qui, sans être forcément négatifs, n'en restent pas moins conditionnés par un grand nombre de questions et de requêtes.

Concernant les services communs, les questions portent toujours sur la mobilité (parkings, moyens de transport), mais aussi sur la restauration, la médecine du travail, les services généraux, la sûreté-sécurité, l'impact des services marchands, les activités des CSE, etc.

Les demandes portent sur une prise en charge accrue des frais de transport, et surtout sur la **mise en place de règles communes** s'imposant à toutes les entités, afin de garantir **l'équité** dans l'utilisation des parkings, l'attribution des surfaces et des types de bureau, la mise en œuvre des *flex offices* et les règles de vie en *open space*. Ces demandes transverses pourraient être traitées en Commission, dont c'est précisément le périmètre.

Concernant les aménagements, le choix « brutal » d'imposer (à 90 % du personnel) **des open spaces de 90 à 130 personnes par plateau** (avec des postes de travail regroupés en îlots non cloisonnés de 8 postes maximum), pose évidemment problème ; il en va de même pour l'option *flex office* (ces bureaux minimalistes où s'installent comme ils peuvent des salariés sans poste de travail attribué), qui fait son apparition et vient contredire l'engagement initial de VINCI à garantir l'attribution d'un poste de travail à tous ses salariés.

Le choix du Groupe de faire de son Siège une vitrine, construite sur un des terrains les plus chers du Grand Paris, ne doit pas se financer par une dégradation des conditions de travail d'une bonne partie de ses salariés.

Ce n'est pas au travail de s'adapter aux espaces de travail voulus par l'employeur, c'est aux espaces de travail de s'adapter au travail **réel** des salariés, sous peine de leur imposer des conditions contraires à leur bien-être comme à leur efficacité. ■

Francis Lemasson, membre de la Commission



La formation en santé et sécurité des membres du CSE n'est pas à deux vitesses

En matière de santé professionnelle, les ordonnances Macron de septembre 2017 prévoyaient à l'origine de ne former que les membres de la commission de santé, sécurité et conditions de travail (CSSCT), conformément aux vœux du MEDEF qui ne voulait surtout pas que le comité social et économique (CSE) se transforme en « super-CHSCT ».

Cependant, priver une partie des élus de formation est incompatible avec le mandat d'ordre public dont ils sont porteurs, notamment en termes d'analyse des risques professionnels, de recommandations de prévention, d'inspections et d'enquêtes. Sous menace d'invalidation par le Conseil constitutionnel, la loi du 29 mars 2018 (officialisant les ordonnances) a donc dû en définitive stipuler, dans l'article L. 2315-18 du Code du travail, que **tous les membres** du CSE (titulaires et suppléants) bénéficient de la formation en matière de santé, sécurité et conditions de travail.

Une durée minimum de formation pour tous les membres du CSE.

En raison de la réécriture hâtive des textes, la durée de cette formation n'est pas textuellement spécifiée mais deux éléments mènent à considérer qu'elle est au minimum de 3 jours dans les entreprises de moins de 300 salariés et de 5 jours dans les autres :

1. Les durées susmentionnées sont celles qui s'appliquaient au CHSCT : à défaut d'autres précisions, on peut logiquement supposer qu'elles sont reconduites puisque le CSE hérite des prérogatives de cette ancienne instance.
2. L'article L. 2315-40 mentionne ces mêmes durées pour la formation des membres de la CSSCT : on imagine mal que les autres membres du CSE ne bénéficient pas de conditions similaires, vu que l'objet de la formation est identique pour les uns et pour les autres.

Pour confirmer cette interprétation et la sécuriser, en avril 2018, le ministère du travail a indiqué à la page 51 de son document intitulé « **CSE : 100 questions-réponses** »

(https://travail-emploi.gouv.fr/IMG/pdf/qr_comite_social_et_economique.pdf) :

« L'ensemble des membres de la délégation du personnel du CSE bénéficie de la formation nécessaire à l'exercice de leurs missions en matière de santé, de sécurité et de conditions de

travail, quel que soit l'effectif de l'entreprise, y compris lorsqu'existe une commission de santé, sécurité et conditions de travail. Cette formation est organisée sur une **durée minimale de 5 jours dans les entreprises d'au moins 300 salariés et de 3 jours dans les entreprises de moins de 300 salariés** ».

Une mise au point fâcheusement ignorée par l'INRS

Cette mise au point du ministère est claire, précise et sans appel : elle lève toute ambiguïté. Elle n'est visiblement pas du goût de l'Institut national de recherche et de sécurité (INRS) qui continue pour sa part à affirmer sur son site que la durée de la formation n'est pas définie lorsque l'entreprise n'est pas dotée d'une CCSSCT (<http://www.inrs.fr/demarche/comitesocial-economique/formation-membres-cse.html>).

Il s'agit d'une prise de position partielle, restrictive et pour le moins surprenante de la part d'un organisme dont les missions consistent à promouvoir la prévention des risques professionnels, notamment au travers de formations. D'après notre enquête, cela fait maintenant plusieurs mois, que divers acteurs se sont adressés à l'INRS pour qu'il mentionne, au minimum et par souci d'objectivité, la position officielle du Ministère du Travail. De fait, une fin de non-recevoir leur a été opposée, alors que la direction de l'INRS ne peut ignorer qu'à l'occasion des négociations sur la mise en place du CSE, certains employeurs s'appuient sur son site pour persuader leurs interlocuteurs que la durée des formations est négociable. On imagine aisément l'avantage qu'ils en retirent : ils induisent des délégués syndicaux en erreur et les conduisent ainsi à négocier sur un sujet qui n'a pas lieu d'être !

Cette bonne aubaine pour les employeurs interroge sur les motivations de la direction de l'INRS : aurait-elle la prétention d'expliquer au Ministère du Travail comment doit s'interpréter la loi ? Ou chercherait-elle délibérément à servir les intérêts du MEDEF ? Il serait grand temps qu'elle se décide à corriger le tir et mette fin à sa sortie de route : sauf erreur de notre part, l'INRS n'a pas pour vocation première de produire des interprétations juridiques sur les textes en vigueur, encore moins quand elles sont hasardeuses et qu'elles desservent les acteurs essentiels de la prévention que sont les représentants du personnel.

Ces commentaires s'inscrivent dans un contexte où des mutations importantes sont annoncées : le rapport Lecocq d'août 2018 préconise de regrouper l'INRS avec l'Agence nationale pour l'amélioration des conditions de travail (ANACT) et l'Organisme professionnel de prévention du bâtiment et des travaux publics (OPPBTP). **L'attitude actuelle de la direction de l'INRS augure mal de l'impartialité et de l'indépendance de la future structure nationale unique que les pouvoirs publics ont l'intention d'instaurer.** ■

LAURENT MILET



**SE FORMER
SUR LES
THÈMES
SENSIBLES**

Livre : la grève des enfants



La bonne nouvelle vient de tomber, le jeudi 9 novembre, Mme Lafrape, la maîtresse de la classe de cm2 va faire grève. Les enfants sont ravis et ils se remémorent les anciennes grèves et ils ont hâtes, vont-ils être gardés par Viviane ou la maman de Nico ?

Finalement, non, ils ont la chance d'avoir la piscine municipale rien que pour eux. Les bambins vont s'en donner à cœur joie sauf que le lendemain arrive vite et c'est très difficile de reprendre son quotidien d'élève. Très très dur même, alors c'est décidé ils vont eux aussi se mettre en grève sauf qu'ils ne savent pas vraiment en quoi consiste la grève, ils vont avoir une explication de leur maîtresse qui va indiquer qu'ils ont oublié qu'elles étaient leurs revendications, ils vont donc se concerter et écrire des requêtes... ■



©vovouslois

Matière à débat

Envoyez-nous vos articles, faites connaître vos expériences et vos points de vue. Et n'hésitez pas à engager le débat ou à user de votre droit de réponse : c'est dans l'échange que se forment les meilleures analyses et les meilleures pratiques.

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
lloelj@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
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
Hicham FTAITA (CT)
07.83.89.33.19
hicham.ftaita@gmail.com

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
gillesthorel@orange.fr

1: Bretagne / Normandie
Frédéric MAU (R)
06.83.69.62.00
fredomau@hotmail.fr

10: Ile de France
Eliane AMIOT (R)
06.61.46.24.95
eliane.amiot@club-internet.fr
Daniel ALLARD (VF)
06.89.70.65.52
Syndicat.energielec@hotmail.com
Ali TOLU (CT)
06.60.48.89.86
Ali.91@orange.fr
Alexandre FELS (E)
06.62.78.57.03
alexandre.fels@orange.fr
Francis LEMASSON (CT) Cadre
06.76.40.12.03
lemasson.francis@orange.fr

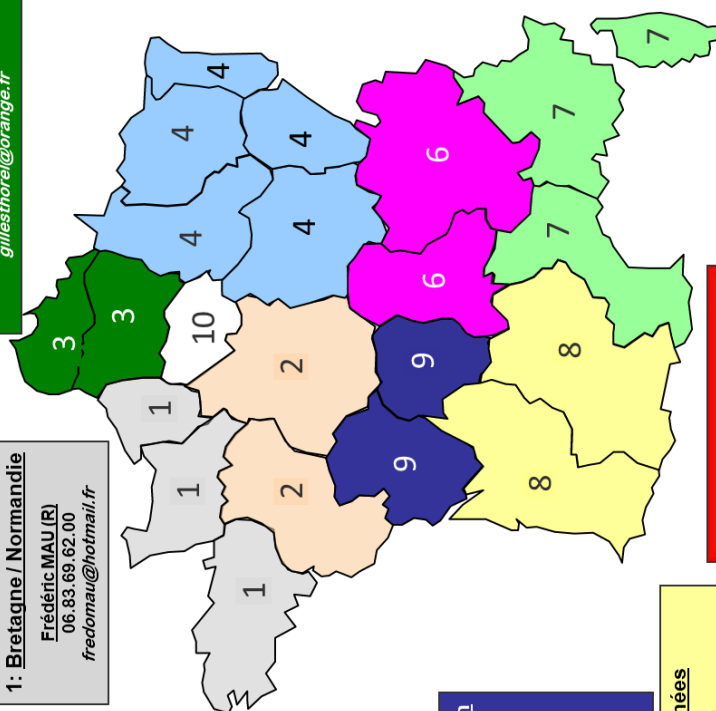
2: Pays de la Loire / Centre
Denis MARCHAL (E)
06.76.94.35.45
denis.marchal5@libertysurf.fr
Olivier MORIN (A)
06.52.11.16.27
olivierm469@hotmail.fr

**9: Poitou Charentes / Limousin
Vendée / Touraine**
Philippe LOIRAUD (R)
06.42.30.69.00
p.loiraud@volla.fr
Karim ELJHAD (CT)
06.43.02.56.42
k.eljhad@gmail.com

8: Aquitaine / Midi Pyrénées
Philippe GABORIAU (R)
06.29.53.09.39
cgtcoastqu@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.renard84@orange.fr

11: Dom Tom
Raymond PAYET (CT)
06.92.85.79.03
cgttrbtp@wanadoo.fr



CGT : www.cgt.fr

UGICT-CGT : www.ugict.cgt.fr

FNSCBA : construction.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 salaires
de VINCI

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

journal.cgt.vinci@gmail.com