

# L'ECHO des salarié(e)s De VINCI

LE COURAGE, C'EST DE CHERCHER LA VÉRITÉ ET DE LA DIRE

JEAN JAURÈS - (3 Septembre 1859— 31 juillet 1914)

2ème Trim.

2020

N° 23

## VINCI ET LA COVID-19

**D**ès la mise en place du confinement, le groupe VINCI, malgré les demandes de la CGT et d'autres syndicats, a catégoriquement refusé de rémunérer les salariés en activité partielle à 100 % de leur salaire net.

Par contre, dès que le guide de l'OPPBTP pour la reprise des chantiers a été publié (guide que 4 Fédérations syndicales du BTP, sur 5, ont refusé de cautionner !), la direction du groupe n'a eu de cesse que de rouvrir un à un tous les chantiers dans le pays, alors que le BTP n'est pas considéré comme un secteur vital et d'urgence pour le fonctionnement du pays. Cela alors que toutes les conditions de sécurité et de santé des salariés n'étaient pas réunies : manque de masques, masques périmés, quasi impossibilité de respecter les distances de sécurité et gestes barrières ... etc.

Mais pour la direction de VINCI, répondant aux injonctions de la ministre du travail, Mme Pénicaud, la priorité c'était la reprise de l'activité économique, même si celle-ci s'effectue au détriment de la sécurité.

Les salariés du Groupe, comme tous ceux du BTP, devaient avec d'autres (soignants, éboueurs, employé(e)s du Commerce, etc.) être « les premiers de corvée » !

**ET PENDANT CE TEMPS-LÀ, LES GRANDS DIRIGEANTS DE VINCI NE TROUVENT RIEN DE MIEUX À FAIRE QUE DE RÉCUPÉRER LEURS STOCK-OPTIONS ET AUTRES « ACTIONS PERFORMANCE » :**

- Le directeur financier, Christian Labeyrie, a vendu 20 792 titres VINCI entre janvier et mars dernier.
- Le PDG du groupe, Xavier Huillard, n'est pas en reste : il s'est attribué 29 998 actions « de performance » le 20 avril et les a cédés pour un montant global de 2,1 millions d'€ !

**Même en période de pandémie les profits rentrent :** le groupe VINCI a annoncé que, contrairement à d'autres grands groupes du CAC 40, les actionnaires toucheront bien leurs dividendes en 2020. Certes, avec une baisse annoncée de 44,7%, mais en fait, si l'on tient compte de ceux qui leur a déjà été versés, cela ramène la rémunération des actionnaires à 2,04 € par action, au lieu de 3,05 € initialement prévu. Soit au total une réduction de 33% (et non pas 50% comme annoncé par la Com. De VINCI !). Et si l'on compare à l'année précédente, où l'action rapporte 2,67 €, cela fait une baisse encore plus modérée : 22% !

L'argent non versé aux actionnaires bénéficiera à la Fondation VINCI pour la Cité, qui va aider « ceux qui œuvrent en première ligne » dans la crise du Covid-19. Soit environ 600 millions d'€ qui vont permettre à VINCI de bénéficier d'une réduction d'impôt d'environ 240 millions d'€ (au ras du plafond légal, quel hasard !). Pour VINCI, même dans ces bonnes œuvres, il n'y a pas de petit profit !

Suite de l'Éditorial 



### Dans ce numéro

Editorial..... 1

Suite Editorial ..... 2

**Télétravail – Une bonne solution risquée !** ..... 3

Livre : Le télétravail, fer de lance des nouveaux modes de travail ..... 3

**Travaux sur l'Aéroport de Rennes ...** 4

**La preuve par la Covid-19** ..... 5

Livres : La fragmentation du monde ..... 5

**Transport aérien : si l'année 2019 était un bon cru!!!!**..... 6

**Travailleur de nuit** ..... 7

Film : Jean Jaurès ..... 7

Livre : Les Midinettes en grève contre l'air du temps ..... 8





COLLECTIF DES SYNDICATS  
CGT VINCI



SUITE DE  
L'EDITORIAL

**M**ais la honte n'étouffe pas ces gens-là : des stock-options et des dividendes d'un côté et de l'autre, des dizaines de milliers de salariés VINCI en activité partielle qui doivent se contenter d'un salaire net (déjà peu élevé) réduit de 16% !!!

La CGT dénonce ces tentatives de déréglementation totale de nos droits et conditions de travail, comme elle dénonce les tentatives de certaines directions d'entreprise du groupe d'imposer de force aux salariés des jours de congés, de RTT, pendant le confinement ... et par contre, de les supprimer cet été ! Tout comme nous dénonçons la prétention de dirigeants de VINCI d'augmenter la durée du travail en profitant honteusement de la crise de la Covid-19.

Révélateurs sont les propos tenus dans les médias par Jérôme Stubler (DG de VINCI Construction) : « *Le BTP redémarre, mais il faut maintenant rattraper son retard ...* », et pour cela, il a une solution : « *Accélérer les chantiers pendant tout l'été et peut-être jusqu'à la fin de l'année, en faisant des horaires étendus, des semaines de 50 heures par exemple ...* ».

50 heures de travail, auxquelles il faut ajouter le temps de transport, tout cela avec, en plus des EPI, un masque couvrant la bouche et le nez toute la journée, en respectant les distances et les gestes barrières ... sur des chantiers où se côtoient des centaines de salariés ... mais dans quel monde vit ce monsieur ?!

N'est-ce pas l'expression d'un arrogant mépris pour les ouvriers, ces « premiers de corvée » tout juste bon à servir de « chair à canon » pour garantir les bénéfices du groupe VINCI ?

On le voit une fois de plus dans cette période de crise, les dirigeants du groupe qui dans les réunions n'ont de cesse de prôner le « dialogue social », décident de tout au sommet et mettent devant le fait accompli les représentants des salariés !

Oui, la colère monte et il va bien falloir entendre les salariés de VINCI. Ils peuvent compter sur la CGT, dans cette situation de crise pour ensemble défendre la sécurité et la santé de tous, pour sauvegarder nos droits et conquêtes sociales.

Contre la déréglementation du Code du travail, contre les mesures liberticides prises sous prétexte de lutter contre la pandémie : abrogation de la loi d'urgence sanitaire !

**PLUS QUE JAMAIS LA CGT CONTINUERA D'ÊTRE À VOS  
CÔTÉS POUR, ENSEMBLE, DÉFENDRE LES INTÉRÊTS ET  
REVENDEICATIONS DE TOUS LES  
SALARIÉS DU GROUPE VINCI**



# Télétravail – Une solution, bonne certainement, risquée également !

Pendant la période de confinement le Télétravail a souvent été une solution mise en place de façon anarchique et à la va vite avant d'assurer la continuité de travail dans les sociétés. Evidemment tous les postes ne peuvent pas se tenir en distanciel. Il en ressort des points positifs mais aussi de nombreux points très négatifs.

Tout d'abord, le télétravail doit être cadré dans les entreprises par accords avec les représentants du Personnel.

Cela peut permettre un impact favorable sur la limitation des déplacements et sur les heures passées dans les transports en commun ou les bouchons, donc sur l'environnement. Tous les salariés, n'ont pas un espace dédié dans leur logement pour travailler. Tous les salariés ne souhaitent pas travailler à leur domicile et tous les managers n'ont pas forcément la même vision sur le télétravail.

**La CGT estime que le télétravail doit être d'abord effectué sur la base du volontariat.**

Le télétravail pose aussi des problèmes d'organisation du travail mais aussi de lien social. L'organisation du travail doit être partagée entre des temps en Entreprise et des temps en distanciel afin que le salarié ne soit pas isolé dans ses tâches et que des risques psycho sociaux nouveaux dus à cette organisation apparaissent. (par exemples pour récupérer des plans grands formats, échanger sur un projet, des solutions techniques et économiques...)

Nous devons aussi être très prudent aux risques qu'un éloignement trop long de l'Entreprise et des collègues peut amener à chacun car l'humain à besoin de relations sociales. De plus même si certain employeur y voit une possibilité d'économie de frais du mètre carré de bureaux, il y a des dépenses que le salarié supporte et que ces dépenses doivent incomber à l'employeur. (Frais internet, frais d'impression, mise à disposition du matériel informatique, d'im-

pression et de communication...)

La mise en place du télétravail demande aussi un suivi entre les salariés concernés, l'entreprise, les représentants du personnel au CSSCT ou CHSCT et la médecine du travail. Oui on peut gagner en amélioration des Conditions de travail avec la mise en



place du télétravail mais faisons très attention que cette amélioration ne se transforme pas en véritable galère pour les salariés concernés.

Nous devons aussi nous prémunir du fait que le télétravail mal organisé et mal borné puisse être une source d'épuisement et de conflits en mélangeant temps de vie privée et temps de vie au travail et ainsi faire déborder le temps de travail sur la vie privée en risquant de faire faire un nombre d'heures gratuites aux salariés concernés.

Il sera aussi nécessaire de revoir les accords de droit à la déconnexion en intégrant cette nouvelle forme d'organisation de travail afin de protéger chacun dans son temps de vie privée.

Si une deuxième vague sanitaire arrivait dans le pays, il serait opportun que nos Directions anticipent avec les représentants afin d'être prêt de manière temporaire ou définitive pour palier à un risque d'arrêt total de production.

Des consultations organisées par la Direction ont lieu dans des pôles comme Vinci Energies pour connaître l'impact du télétravail vécu.

**La CGT demande aussi une négociation d'un accord national interprofessionnel avec les organisations patronales afin qu'il n'y ait pas de dérives et que la loi encadre à minimas le télétravail en laissant une mise en place par la discussion avec les représentants syndicaux dans les Entreprises..**

Hélas nos compagnons sur les chantiers devront eux se protéger des risques ou se reconfiner pour limiter les risques. ■

## Livres

### Le télétravail, fer de lance des nouveaux modes de travail ...



Les entreprises se retrouvent aujourd'hui confrontées à un nouveau paradigme en matière de lieu et d'organisation du travail. De nouveaux modes de travail obligent les entreprises à revoir leur façon de fonctionner, de collaborer et de partager l'information.

Dans ce contexte, la collaboration ne s'improvise pas. Il ne suffit pas de proposer un portail rempli d'outils soit disant collaboratif pour créer du liant entre les équipes et permettre un partage efficace de l'information. La collaboration passe d'abord par une éducation et l'abandon de quelques idées reçues.

Ce livre blanc s'adresse à toutes les entreprises et organisations. Il a pour vocation de les sensibiliser aux enjeux des nouveaux modes de travail et des outils collaboratifs dans le contexte actuel (épidémie/ confinement, coût du logement



# Aéroport de Rennes



Aéroport Rennes



Travaux sur l'Aéroport de Rennes



Travaux sur la piste



Travaux sur la piste



Travaux sur la piste



Travaux piste sur Aéroport de Rennes

Le chantier test de l'aéroport de Rennes s'est déroulé comme sur des roulettes du 9 au 30 avril alors que partout ailleurs sur le territoire la sphère médicale préconisait le confinement

Les consignes du guide de l'OPPBTB mises à la sauce Eurovia furent expliquées à l'ensemble des intervenants qui devaient être jusqu'à 300 au plus fort de l'activité. A grand renfort de gel hydroalcoolique, savon, masques (parfois périmés), signalétiques en tout genre, la boîte se devait d'être exemplaire. Le secteur tout entier des TP avait les yeux rivés sur cet essai clinique grandeur nature.

Il faut dire que les conditions idéales étaient réunies. Un chantier de 2 kms 500 fermé au public, des salariés tous volontaires (pardon, le terme est mal choisi car il fait référence à des épisodes tragiques tels que Tchernobyl en 86), une organisation réfléchie jusque dans le moindre détail, un soleil radieux (contrastant avec la première phase du chantier avant le confinement) et un sentiment de fierté issu de la participation à l'effort national pour d'éventuelles évacuations sanitaires. Que demander de plus ?

Les camarades de Rennes, tout d'abord réticents à toute forme de reprise tant que le confinement durerait, se résignèrent à y retourner. Le spectre de la perte financière liée à l'activité partielle eut raison de leur volonté légitime de protéger leur vie ainsi que celle de leurs proches. Il est vrai que les salaires perçus dans la profession ne laissent pas beaucoup de place aux considérations philosophiques... Et puis, une rumeur de prime commençait à faire son chemin.

L'excès d'information en tout genre n'aidait pas. Beaucoup pensaient que les 100 % de prise en compte par l'Etat de l'activité partielle concernait l'intégralité du salaire. Il faut dire que la pédagogie n'était pas une priorité absolue et que les communicants choisis n'étaient pas du meilleur cru... Le réveil fut donc brutal et les factures continuaient d'arriver dans la boîte aux lettres, rappelant la réalité.

Bien entendu, 84 % du salaire net, ce n'est pas nul mais si l'on considère que le ratio est appliqué sur la rémunération sans les accessoires comme les paniers repas (assimilé par la force des choses comme un complément de salaire), nous sommes loin d'un impact neutre. Bref, pour l'ensemble des camarades, ce n'était pas tenable et le choix cornélien du moment se dissipa rapidement.

Les mesures barrières, indispensables et ne souffrant d'aucune faille, devinrent les tables de lois sur le chantier. Malheureusement, en pra-

tique, beaucoup de ces belles paroles s'avèrent inapplicables en l'état. La distanciation était respectée pour certaines tâches mais pas pour d'autres. Le prêt des outils sans désinfection restait une pratique courante sur certains ateliers. Le port des gants n'était pas toujours appliqué. Le port du masque (obligatoire en-deçà des 1 mètre réglementaire) était souvent mis à mal pour fumer une clope, boire ou tout simplement respirer. Certains rentraient chez eux en tenue de travail pour réapparaître de la même façon le lendemain... Nous nous sommes également attelés aux risques psychosociaux. Il faut dire que l'un des cinq points du droit d'alerte émis par la CGT sur ce chantier nous y a fortement aidé. Partant de différents témoignages recueillis sur le terrain, il nous paraissait impossible de passer à côté de ce sujet. Il fallait faire un point sur la situation. Du « nous ne sommes pas concernés par les RPS » ou « nous ne savons pas de quoi vous parlez », nous sommes passés à « il est important de traiter le sujet », « nous mettons en place un soutien psychologique avec le 06 du psy » et « nous pouvons être fiers de prendre cet aspect en considération ». Ce petit pas engendré par la CGT et considéré comme une grande avancée pour l'entreprise ne fait que reprendre l'obligation de l'employeur en matière de sécurité et de santé au travail... Rien de nouveau si ce n'est le respect du Code du travail.

Aucun malade du Covid-19 ne fut à déplorer sur le chantier. Nous ne pouvons malgré tout que nous en féliciter. Les mesures barrières, toujours en vigueur, s'inscrivent peu à peu dans l'Histoire. Les quelques réflexes acquis lors de cette période s'estompent. Comment en vouloir aux gars qui n'ont souvent pour référence que TF1 Bouygues ou BFM, de se laisser aller au relâchement? Les pseudo informations tantôt catastrophiques tantôt rassurantes de ces médias macroniens créent une telle confusion que l'on préfère bien souvent se dire qu'on passera au-travers des gouttes.

La reprise d'activité qui a suivi ce chantier test devait être progressive. En réalité, elle fut immédiatement pleine et entière. Le monde d'après, qui devait sortir grandi de cette tragédie planétaire, promet d'être semblable voire pire que le monde d'avant. La course effrénée au chiffre d'affaire a repris de plus belle avec pour double objectif de rattraper la perte économique liée à la période du confinement. Pour cela, les plannings à géométrie variable, les menaces à peine voilées d'activité partielle pour cause économique ou la surcharge de travail généralisée deviendront la norme avec laquelle les salariés devront composer s'ils choisissent la résignation. . . ■

# La preuve par la Covid-19

**A**vec la Covid-19, nous assistons à une **faillite idéologique majeure** du capitalisme néolibéral. Toutes ses tares fondamentales ont été mises à nu – à commencer par son **incapacité à organiser la société de manière à répondre aux besoins élémentaires de l'humanité**. Réduction des dépenses publiques, démantèlement de l'Etat-providence, abandon de la recherche fonda-

mentale, délocalisations à tout-va, domination du court-termisme, du zéro stock et du profit maximum : face aux pandémies, le capitalisme a tout faux.

Nous découvrons aussi à quel point tout se tient : la dégradation de la planète, la multiplication et la propagation des pandémies, l'aggravation des inégalités ; à quel point toutes les tares du capitalisme sont au cœur de toutes ses crises, et font obstacle à leur résolution. Il apparaît clairement que justice sociale, santé publique et préservation de l'environnement ont les mêmes exigences.

Nous voyons ce capitalisme, si prompt à dénoncer l'intervention de l'Etat dans ses affaires, faire une nouvelle fois appel à lui pour pallier ses carences. Mais ce n'est que l'habituelle externalisation des coûts du désastre, si caractéristique de ce système parasitaire, et non un retour à la raison (même temporaire).

**I**mprévoyances, mensonges, dissimulations, cafouillages : c'est ainsi que nous devons subir la gestion calamiteuse de cette crise par le gouvernement. Au-delà d'un amateurisme effarant, anxio-gène, il y a deux choses à voir, me semble-t-il.

Il y a d'abord le maintien obstiné, thatchérien, d'une politique de **restriction des dépenses sociales de l'Etat**. Une politique à qui l'on doit déjà le délabrement de

impacter le moins possible « l'économie » – c'est-à-dire avant tout **les grandes entreprises**. Le gouvernement a d'abord fait traîner les choses pendant deux mois, minimisant le danger ; il a ensuite imposé une loi d'urgence qui permet



notamment aux entreprises d'allonger fortement le temps de travail jusqu'à la fin de l'année. Il est même intervenu ouvertement pour entraver l'exercice

du droit de retrait des salarié.es (en particulier dans le BTP) et empêcher les inspecteurs du travail d'effectuer des contrôles.

**E**t maintenant, alors même que les conditions de sécurité sont toujours absentes, voire impraticables, sur la plupart des lieux de travail et dans les transports en commun, le voici qui décrète un déconfinement hasardeux, et exerce un chantage abject auprès des parents de

EL CORONAVIRUS

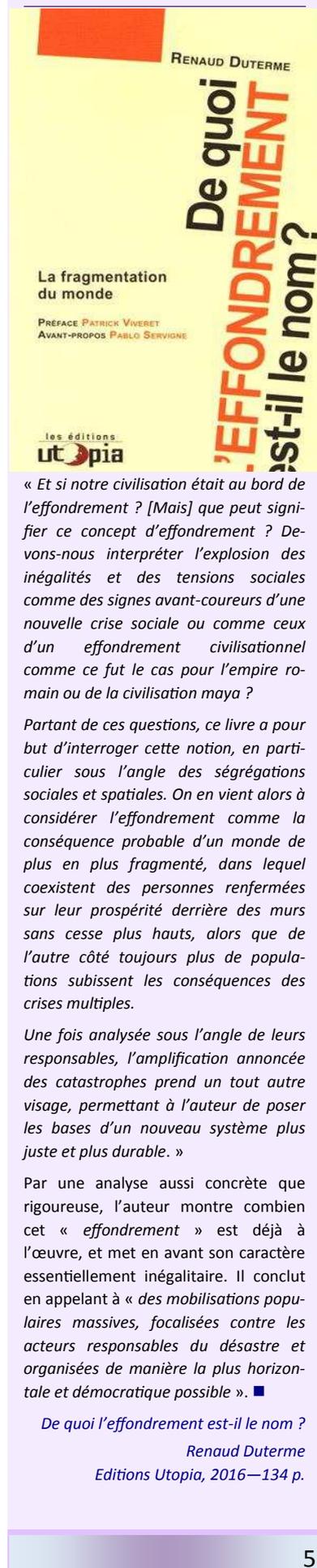


jeunes enfants, pour obtenir une « reprise » du travail générale et rapide.

**Au total, c'est le mythe de l'Etat protecteur qui cède la place au cynisme d'un Etat garant, avant tout, des intérêts des classes dominantes : une vieille vérité sur la nature de l'Etat que deux ou trois décennies dites « glorieuses » avaient pu faire oublier.** ■

Francis Lemasson

## Livres



« Et si notre civilisation était au bord de l'effondrement ? [Mais] que peut signifier ce concept d'effondrement ? Devons-nous interpréter l'explosion des inégalités et des tensions sociales comme des signes avant-coureurs d'une nouvelle crise sociale ou comme ceux d'un effondrement civilisationnel comme ce fut le cas pour l'empire romain ou de la civilisation maya ?

Partant de ces questions, ce livre a pour but d'interroger cette notion, en particulier sous l'angle des ségrégations sociales et spatiales. On en vient alors à considérer l'effondrement comme la conséquence probable d'un monde de plus en plus fragmenté, dans lequel coexistent des personnes renfermées sur leur prospérité derrière des murs sans cesse plus hauts, alors que de l'autre côté toujours plus de populations subissent les conséquences des crises multiples.

Une fois analysée sous l'angle de leurs responsables, l'amplification annoncée des catastrophes prend un tout autre visage, permettant à l'auteur de poser les bases d'un nouveau système plus juste et plus durable. »

Par une analyse aussi concrète que rigoureuse, l'auteur montre combien cet « effondrement » est déjà à l'œuvre, et met en avant son caractère essentiellement inégalitaire. Il conclut en appelant à « des mobilisations populaires massives, focalisées contre les acteurs responsables du désastre et organisées de manière la plus horizontale et démocratique possible ». ■

De quoi l'effondrement est-il le nom ?

Renaud Duterme  
Editions Utopia, 2016—134 p.

# Transport aérien : si l'année 2019 était un bon cru, 2020 sera une belle cuite !

**A** la question de savoir comment un petit virus de 0.1 micron peut ébranler toute une infrastructure de transport aussi gigantesque que les aéroports, il suffit simplement de se tourner vers la fragilité du système capitaliste, grand responsable de cette déconvenue.

En effet, c'est en 1996 que la directive Européenne N° 96/67 libéralisant le marché de l'assistance en escale dans les aéroports a été le top départ d'une course aux profits, et ce, au détriment d'un vrai service public de qualité. Des premiers aéroports privatisés en France en 2004 jusqu'à l'acquisition des grandes plateformes (Toulouse, Nice, Lyon) aujourd'hui, les surenchères n'ont cessé de grimper atteignant parfois le milliard d'Euros rien que pour une seule base.

Dès lors, la rentabilité des investisseurs a été le seul objectif à court terme, la masse salariale principale variable d'ajustement. Plusieurs fois dénoncé par les Organisations Syndicales, la compétition malsaine dont se livrent les sociétés d'assistance en escale sur les aéroports à gros trafic (> 1 millions de passagers annuel), incite les exploitants aéroportuaires à privilégier celles qui proposeront leurs services au plus bas prix. Ainsi, les conditions de travail du personnel des exploitations se sont inexorablement dégradées, multipliant la polyvalence à tous les étages, déclenchant des taux d'absentéisme records et faisant la part belle à la multiplication des contrats précaires.

Mais la soif de rentabilité des dirigeants et la cupidité de leurs actionnaires ont réduit à néant toute anticipation raisonnable de réserves de fonds, utiles en cas de crises passagères, attentats, krach boursier ou pétrolier, intempéries, etc... Les versements de dividendes démesurés aux profits des grands actionnaires ont souvent mis à mal la trésorerie des aéroports : SNC-Lavalin Aéroport par le passé, à Toulouse avec le consortium Chinois Casil Europe, ou plus récemment Vinci-Airports à Lyon et Clermont-Ferrand où les syndicats avaient à plusieurs reprises tirés la sonnette d'alarme il y a encore quelques mois.

Force est de constater que la CGT ne s'était pas trompée. Maintenant que les caisses sont vides, que reste-t-il pour subvenir aux besoins et maintenir l'expérience acquise toutes ces années par des salariés confirmés et compétents dans leurs tâches professionnelles ? Si ce n'est le recours aux aides de l'Etat par le biais d'une mise en activité partielle, celle-ci très limitée dans le temps. Et après ???

A la question de savoir comment un petit machin de 0.1 micron peut ébranler toute une infrastructure de transport aussi gigantesque que les aéroports, il suffit simplement de se tourner vers la fragilité du système capitaliste, grand responsable de cette déconvenue.

En effet, c'est en 1996 que la directive Européenne N° 96/67 libéralisant le marché de l'assistance en escale dans les aéroports a été le top départ d'une course aux profits, et ce, au détriment d'un vrai service public de qualité. Des premiers aéroports

privatisés en France en 2004 jusqu'à l'acquisition des grandes plateformes (Toulouse, Nice, Lyon) aujourd'hui, les surenchères n'ont cessé de grimper atteignant parfois le milliard d'Euros rien que pour une seule base.

Dès lors, la rentabilité des investisseurs a été le seul objectif à court terme, la masse salariale principale variable d'ajustement. Plusieurs fois dénoncé par les Organisations Syndicales, la compétition malsaine dont se livrent les sociétés d'assistance en escale sur les aéroports à gros trafic



(> 1 millions de passagers annuel), incite les exploitants aéroportuaires à privilégier celles qui proposeront leurs services au plus bas prix. Ainsi, les conditions de travail du personnel des exploitations se sont inexorablement dégradées, multipliant la polyvalence à tous les étages, déclenchant des taux d'absentéisme records et faisant la part belle à la multiplication des contrats précaires.

Mais la soif de rentabilité des dirigeants et la cupidité de leurs actionnaires ont réduit à néant toute anticipation raisonnable de réserves de fonds, utiles en cas de crises passagères, attentats, krach boursier ou pétrolier, intempéries, etc... Les versements de dividendes démesurés aux profits des grands actionnaires ont souvent mis à mal la trésorerie des aéroports : SNC-Lavalin Aéroport par le passé, à Toulouse avec le consortium Chinois Casil Europe, ou plus récemment Vinci-Airports à Lyon et Clermont-Ferrand où les syndicats avaient à plusieurs reprises tirés la sonnette d'alarme il y a encore quelques mois.

Force est de constater que la CGT ne s'était pas trompée. Maintenant que les caisses sont vides, que reste-t-il pour subvenir aux besoins et maintenir l'expérience acquise toutes ces années par des salariés confirmés et compétents dans leurs tâches professionnelles ? Si ce n'est le recours aux aides de l'Etat par le biais d'une mise en activité partielle, celle-ci très limitée dans le temps. Et après ???

## Les salarié(e)s du Transport Aérien : dernières victimes du Covid19

Les stratégies commerciales des Compagnies Aériennes pour faire face à cette crise se résument principalement à des restructurations d'ampleur, largement compensées par des aides Gouvernementales (7 milliards d'Euros rien que pour Air-France). Ce seront donc des milliers d'emplois de personnels navigants et personnels au sol qui seront supprimés directement dans les jours à venir. Mais l'impact social ne s'arrêtera malheureusement pas là. Par effet cascade, c'est tout un pan économique qui risque de subir à son tour la conséquence de la rentabilité à tout prix, vecteur d'un

capitalisme exacerbé. Les entreprises de ménage à bord des aéronefs, le catering, le personnel de Sûreté et Sécurité, pompiers, pétroliers... Et indirectement les taxis, loueurs de voitures, restaurants et commerces aéroportuaires, hôtellerie... La liste est bien trop longue pour énumérer ce lot de travailleuses et travailleurs qui vont rejoindre les rangs du chômage et de la précarité.

L'égoïsme et l'amateurisme du Gouvernement à aider les seules sociétés dont il détient des parts actionnariales (Air-France, Renault, ...) ne sert qu'à alimenter ce système basé sur la rente et les profits, délaissant-là le principe même d'un service public de qualité dont l'ensemble des français est en droit d'attendre. Les Salaires des haut-dirigeants ainsi que leurs primes et bonus exorbitants seront-ils en revanche remis en question ? Certainement pas ! C'est toujours sur les mêmes que les réformes vont se concentrer.

Les contreparties écologiques exigées en échanges des aides ont un impact nul voir négatif dans le paysage actuel. En effet, interdire à Air France la vente des billets pour les aéroports de province à moins de 2h30 de la Capitale va uniquement servir les compagnies Low-cost qui ne se feront pas prier pour reprendre les créneaux vacants sur les plateformes à trafic moyen. En revanche, les structures aéroportuaires à plus faible trafic, dont la ligne sur Orly représente au moins 50% des mouvements, risquent d'en payer le prix fort et ainsi anéantir le principe même du désenclavement des territoires.

Déjà en 2016 le rapport Leroux avait pointé du doigt la nécessité de réduire le nombre d'infrastructures aéroportuaires, soi-disant trop important en France, au profit des principales plateformes de chaque nouvelle Région. Avouons-là que la crise du Covid19 tombe à merveille pour faire le ménage et rentabiliser encore plus un secteur d'activité qui connaissait jusque-là une croissance exponentielle. Une croissance qui, une fois remise de son gadin dans 1 an, peut-être 2 voire 3, retrouvera un rythme de croisière lucratif, c'est certain, mais après s'être délesté de salariés expérimentés, confirmés, au profit d'emplois précaires et d'agents ultra polyvalents. Le ménage, encore et toujours le ménage, et avec une belle gueule de bois en prime.

Pourtant d'autres solutions existent. En finir avec ce système ultra-libéral, mieux répartir la richesse créée par les travailleurs, renationaliser les infrastructures en confiant la gestion des exploitations par les collectivités locales et associatives, orienter les décisions stratégiques en faisant participer tous les acteurs concernés, représentants des usagers et des salariés inclus. En bref, une forme de socialisation du service public aérien qui maîtriserait mieux les ressources et les richesses produites. Plutôt que de les voir partir en fumée dans les poches du Capital. Inexorablement. ■

**Arnaud BOUCHEIX**  
**CGT Vinci-Airports**

# TRAVAILLEUR DE NUIT

## « EXCEPTIONNEL »

Une entreprise dans le cadre de son activité peut être amenée à employer des salariés exclusivement la nuit. A ce titre, est considéré travailleur de nuit le salarié qui exerce ses fonctions entre 21 heures et 6 heures (Code du travail, art. L. 3122-29).

Les modalités de mise en place du travail de nuit doivent en principe être définies par un accord de

branche ou bien d'entreprise, mais il est conseillé de mettre en place un accord d'entreprise qui est souvent plus favorable. S'agissant du secteur BTP, un accord collectif national du 12 juillet 2006 applicable aux ouvriers, ETAM et cadres a été négocié et définit les règles applicables en matière de travail de nuit habituel. Tout salarié, homme ou femme, peut travailler la nuit.

**SEULE EXCEPTION : LES JEUNES DE MOINS DE 18 ANS POUR LESQUELS LE TRAVAIL DE NUIT EST INTERDIT.**

L'accord mentionne qu'est considéré travailleur de nuit un salarié qui accomplit durant la période de nuit :

- ⇒ au minimum 3 heures dans la période de nuit, à raison de 2 fois par semaine au moins ;
- ⇒ au moins 270 heures accomplies pendant une période de 12 mois consécutifs.

Tout travailleur de nuit bénéficie d'un suivi individuel régulier de son état de

santé dont l'objet est, notamment, de permettre au médecin du travail d'apprécier les conséquences éventuelles du travail de nuit pour sa santé et sa sécurité, notamment du fait des modifications des rythmes chronobiologiques, et d'en

appréhender les répercussions potentielles sur sa vie sociale.

Les ouvriers travaillant la nuit bénéficient de l'attribution d'un **repos compensateur** d'une durée de **1 jour** pour une période de travail comprise entre 270

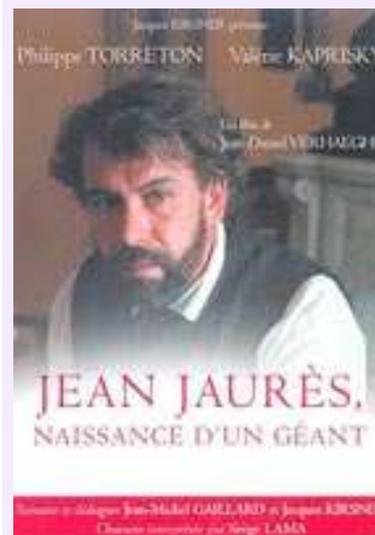
heures et 349 heures sur la plage entre 21 heures et 6 heures pendant la période de référence, ou de **2 jours** pour au moins 350 heures de travail sur la plage entre 21 heures et 6 heures. Ce repos ne se cumule pas avec les éventuels repos accordés par l'entreprise et il ne peut donner lieu à une réduction de la rémunération.

Avant la loi EL KHOMRI, passé les 270 heures de travail de nuits, une visite médicale à la médecine du travail avait lieu tous les 2 ans dite « soutenue » au lieu de trois mais depuis cette loi de août 2016 la périodicité est revenue à tous les 3 ans ;

Pour finir, le corps humain n'est pas fait pour travailler la nuit, il faut surveiller votre état de santé et ne pas hésiter à un interpellé la direction pour alerter un danger grave ou imminent sur votre état de fatigue. ■



### Film



Ce film est le récit émotionnel de la naissance d'un géant : Jean Jaurès. Le 16 Août 1892 à Carmaux, 2 000 mineurs se révoltent parce que l'un des leurs, élu maire socialiste de la ville, a été licencié par le propriétaire de la Compagnie des Mines, le Marquis de Solages, noble et monarchiste. Jaurès a 34 ans. C'est un jeune notable : normalien, agrégé, docteur en philosophie, professeur d'université, il a été élu député, puis battu ; c'est un des espoirs des républicains modérés. Son destin, selon Jules Ferry, est d'être ministre, voire Président du Conseil de cette peu sociale république. En quelques semaines durant cette grève, parce qu'il choisit le camp des opprimés, Jaurès joue son destin : il sera l'élu des pauvres, des sans grades, des exploités. Il sera l'incarnation d'un socialisme républicain et internationaliste. Il deviendra le grand Jaurès, celui que l'on a assassiné en Juillet 14 parce qu'il poussait trop haut le cri du peuple : "la paix pour notre temps". ■

# Nous contacter

## Livre

### Les midinettes: en grève contre l'air du temps

Marc-André Cyr



De la Belle Époque au Front populaire, les midinettes [1][1]Héritières des « grisettes », on les nomme aussi les mimis... ont marqué l'imaginaire masculin avant de conquérir une place de premier plan dans les escarmouches de la lutte des classes que présente par le menu *L'Humanité* dans ces années 1930 qui précèdent l'arrivée d'une majorité de Front populaire à la Chambre. Elles annoncent, par leur mouvement victorieux de 1935, les grandes grèves de mai-juin 1936, au même titre que les métallurgistes construisant dans le secteur de l'aéronautique un rapport de force durable avec le patronat.

Figures oubliées du prolétariat, elles se fondent dans la grande image de la classe ouvrière qu'incarne le métallurgiste triomphant de l'après-guerre, retournant à cet imaginaire qui (re) deviendra une forme de repoussoir pour le féminisme le jour où, célébrant son centenaire, *Le Nouvel Observateur* publiera une photo de Beauvoir nue, suscitant un article vengeur de Sylvie Tissot, « la midinette aux ongles faits [2][2]Sylvie TISSOT, « Une midinette aux ongles laqués », *Le Monde...* ». Elles entreront dans le folklore en se figeant en catherinettes lorsque, vingt-cinq ans passés, elles n'auront pas trouvé de mari. ■

## 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

**Légende :**  
CT - Construction  
E - Énergies  
R - Routes  
A - Autoroutes  
VA - Vieux Airports

**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  
lbaix@yahoo.fr

**6 : Rhône Alpes / Auvergne**  
Alain DI PIRO (R)  
06.23.42.69.04  
alain.dipiro@orange.fr  
Denis MARCHAL (E)  
06.76.94.39.45  
denis.marchal5@libertysurf.fr  
Arnaud BOUCHEIX (VA)  
06.99.21.06.87  
art.aerocoptefc@gmail.com

**7 : Paca / Languedoc / Roussillon / Corse**  
Jacques QUETGLAS (CT)  
06.20.97.07.37  
jacquesquetglas@outlook.fr  
Hicham FTAITA (CT)  
07.83.89.33.19  
hicham.ftaita@gmail.com

**FEDERATION NATIONALE CGT  
CONSTRUCTION BOIS AMIEUBLEMENT**  
Yves GAUBY Coopératif Fédéral  
06.45.44.88.43  
yosrobs@orange.fr  
Site Internet : <http://fnscba.com/>

**3 : Nord Pas de Calais / Picardie**  
Gilles THOREL (E)  
06.15.98.12.70  
gilletsthor@orange.fr  
Jean-François GAMBIER (E)  
07.78.68.75.61  
jean.francois.gambier@gmail.com  
Mickael Rommel (R)  
06.15.18.01.35  
Miro3972@live.fr

**1 : Bretagne / Normandie**  
Frédéric MAU (R)  
06.83.69.62.00  
fredmau@hotmmail.fr  
Dominique DELARUE (E)  
06.82.84.58.13  
dominique.delarue@neuf.fr  
Christophe LAUNAY (R)  
06.11.87.03.84  
cbl@launay@gmail.com

**10 : Ile de France**  
Éliane AMIOT (R)  
06.61.46.24.95  
eliane.amiot@cicib-internet.fr  
Ali TOLU (CT)  
06.60.48.89.86  
Ali.91@orange.fr  
Alexandre FELS (E)  
06.62.78.57.03  
alexandre.fels@orange.fr

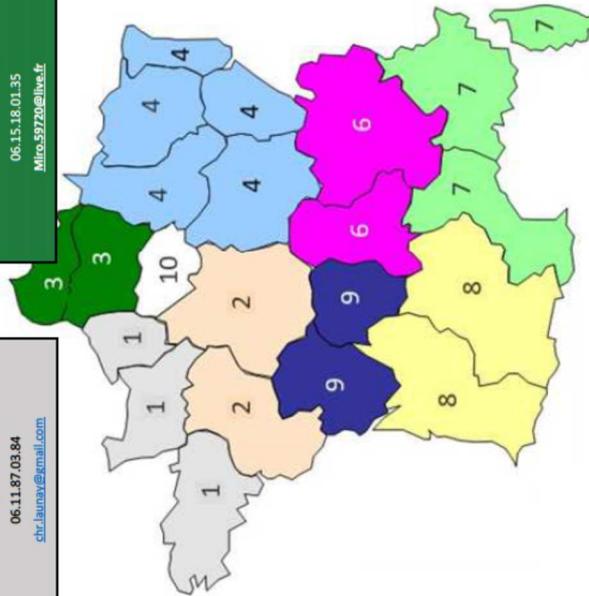
**2 : Pays de la Loire / Centre**  
Denis MARCHAL (E)  
06.76.94.35.45  
denis.marchal5@libertysurf.fr  
Olivier Morin (A)  
06.52.11.16.27  
oliviermorin69@hotmail.fr

**9 : Poitou Charentes / Limousin  
Vendée / Touraine**  
Philippe LOBRAUD (R)  
06.42.30.69.00  
lobraud.philippe@orange.fr  
Karim EL JIHAD (CT)  
06.43.02.56.42  
k.eljihad@gmail.com

**8 : Aquitaine / Midi Pyrénées**  
Philippe GABORIEAU (R)  
07.78.07.12.08  
gabgab@orange.fr  
Stephane SANCHEZ (R)  
06.08.08.11.64  
stephane.sanchez@orange.fr  
Philippe LOZE (E)  
06.49.89.68.87  
phil.loze@free.fr

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

**Représentant Syndical**  
Denis BOUTINEAUD (E)  
06.19.17.80.45  
denis.boutineaud@orange.fr



CGT : [www.cgt.fr](http://www.cgt.fr)

FNSCBA : [construction.cgt.fr](http://construction.cgt.fr)

UGICT-CGT : [www.ugict.cgt.fr](http://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](mailto:journal.cgt.vinci@gmail.com)