

## La CGT Vinci demande l'abandon de l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes

PAR JADE LINDGAARD  
ARTICLE PUBLIÉ LE VENDREDI 1 AVRIL 2016

La CGT de Vinci, première organisation syndicale au sein du groupe de BTP, dénonce « *la machine infernale* » du contrat de concession de l'aéroport, générateur de « *dumping social* » et fustige un projet né de « *rêves mégalomaniaques périmés* ».

C'est un apparent contre-pied au discours syndical : la CGT du groupe Vinci, concessionnaire pour la construction et l'exploitation de l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes, réclame l'abandon du projet. Première organisation syndicale au sein du groupe de BTP, elle dénonce « *la machine infernale* » du partenariat public-privé : « *financement opaque, des coûts immédiats sous-estimés, des gains futurs surestimés... et des profits permanents garantis* ». Dans un communiqué publié le 21 mars, elle livre une critique virulente et détaillée du contrat de concession emporté en 2010, pour 55 ans, par le géant mondial de la gestion d'infrastructures publiques.

Appel de la CGT Vinci à abandonner Notre-Dame-des-Landes

Pourquoi un syndicat de salariés, dédié à la préservation et à la création d'emplois, s'oppose-t-il à un projet générateur d'activités et de recettes pour son entreprise ? « *Parce que ce système ne bénéficie pas du tout aux travailleurs !* » explique à Mediapart Francis Lemasson, délégué CGT à Vinci. Dans un partenariat public-privé, les coûts de construction d'un équipement commandé par la puissance publique (autoroute, ligne à grande vitesse, aéroport...) sont assurés par le concessionnaire privé, qui reçoit en retour un loyer durant les années ou les décennies du contrat. Ce système, en vogue depuis le début des années 2000, se révèle très coûteux pour l'État qui se retrouve dans la plupart des cas à payer une facture beaucoup plus élevée que s'il avait gardé la maîtrise de l'exploitation.

Dans son communiqué, la CGT explique que « *sur ces projets, Vinci intervient à la fois comme constructeur et comme exploitant concessionnaire sur la base de contrats abusifs* ». Concrètement, détaille Francis Lemasson, « *Vinci Construction a pour client Vinci Concessions. Pour nous, c'est le pire client. Sur un chantier, il y a toujours des retards. Dans un marché public classique, on négocie alors des "réclamations" avec le client pour finir le contrat avec un délai et des coûts supplémentaires. Mais avec Vinci concession, on se heurte à un véritable mur. Cette négociation est impossible : "C'est ce prix là, et si vous vous êtes trompés dans les estimations, tant pis pour vous !"* Quand Vinci signe un PPP, il s'engage sur un prix ferme. Cela produit un transfert de contraintes sur les filiales de Vinci Constructions et sur leurs sous-traitants, qui n'ont d'autres choix que de recourir à l'intérim, aux salariés détachés, aux travailleurs sans papiers, à la sous-traitance en cascade. C'est une machine infernale ». À ses yeux, le chantier de Notre-Dame-des-Landes « *condense tous les dysfonctionnements en terme de démocratie locale, expertise indépendante, écologie* ».

C'est pourquoi la CGT considère dans son communiqué – « *alors même que nos métiers sont durement touchés par une chute d'activité, elle-même due à la baisse des commandes publiques et aux exigences élevées de rentabilité de nos actionnaires* » – que « *la multiplication de ces contrats, loin d'être une solution, fait peser une grave menace sur nos emplois, nos salaires et nos conditions de travail* » : « *dumping social* » et surexploitation des ouvriers employés par les entreprises de sous-traitance.

Le syndicat s'inquiète aussi d'un risque de destruction d'emplois en cas d'ouverture d'un nouvel aéroport à Notre-Dame-des-Landes, par le biais de l'automatisation d'une partie des tâches et du recours à la sous-traitance : « *C'est ce que Vinci a mis en place dans les aéroports qu'il a achetés au Portugal* », précise Francis Lemasson. Combien d'emplois le groupe compte-t-il créer dans le nouvel aéroport s'il sort un jour de terre ? « *C'est un secret d'État* », selon

le délégué CGT qui indique avoir interrogé le PDG du groupe à ce sujet, Xavier Huillard, sans obtenir de réponses.

[[lire\_aussi]]

Le groupe Vinci est divisé en deux branches : concessions (près de 6 milliards d'euros de chiffres d'affaires) et contracting (32,5 milliards de CA), dont les activités de construction. C'est l'équivalent de 2 500 petites entreprises, « un cartel de PME » selon Francis Lemasson, employant en moyenne une vingtaine de salariés. Dans cette structure, les petites équipes spécialisées en BTP se retrouvent sous la pression des concessionnaires, guidés quant à eux par une logique de rentabilité financière. Les PPP ne représentent qu'une minorité des contrats du groupe, mais ils lui rapportent beaucoup, alors que les activités de construction sont ralenties par la crise économique.

« Nous ne sommes ni des mercenaires, ni des esclaves : nous ne voulons pas travailler dans un climat de guerre civile, mais dans les meilleures conditions, avec des droits et des garanties collectives », conclut la CGT Vinci, qui ajoute souhaiter œuvrer à des « projets dont nous puissions être fiers pour leur utilité sociale et sociétale ». À l'inverse, l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes provient de « rêves mégalomaniaques périmés ».

Selon Francis Lemasson, dans les filiales de Loire-Atlantique, département du projet, les salariés se sont vu distribuer des brochures provenant Des ailes pour l'Ouest, l'association des défenseurs de l'aéroport. Lors de comités de groupe, la direction de Vinci a demandé aux représentants du personnel de soutenir le projet de nouvel aéroport. Le communiqué de la CGT lui apporte une réponse en forme de cinglant désaveu.

**Directeur de la publication** : Edwy Plenel

**Directeur éditorial** : François Bonnet

**Le journal MEDIAPART est édité par la Société Editrice de Mediapart (SAS).**

Durée de la société : quatre-vingt-dix-neuf ans à compter du 24 octobre 2007.

Capital social : 28 501,20€.

Immatriculée sous le numéro 500 631 932 RCS PARIS. Numéro de Commission paritaire des publications et agences de presse : 1214Y90071 et 1219Y90071.

Conseil d'administration : François Bonnet, Michel Broué, Gérard Cicurel, Laurent Mauduit, Edwy Plenel (Président), Marie-Hélène Smiéjan, Thierry Wilhelm. Actionnaires directs et indirects : Godefroy Beauvallet, François Bonnet, Laurent Mauduit, Edwy Plenel, Marie-Hélène Smiéjan ; Laurent Chemla, F. Vitrani ; Société Ecofinance, Société Doxa, Société des Amis de Mediapart.

Rédaction et administration : 8 passage Brulon 75012 Paris

**Courriel** : contact@mediapart.fr

**Téléphone** : + 33 (0) 1 44 68 99 08

**Télécopie** : + 33 (0) 1 44 68 01 90

**Propriétaire, éditeur, imprimeur** : la Société Editrice de Mediapart, Société par actions simplifiée au capital de 28 501,20€, immatriculée sous le numéro 500 631 932 RCS PARIS, dont le siège social est situé au 8 passage Brulon, 75012 Paris.

Abonnement : pour toute information, question ou conseil, le service abonné de Mediapart peut être contacté par courriel à l'adresse : serviceabonnement@mediapart.fr. ou par courrier à l'adresse : Service abonnés Mediapart, 4, rue Saint Hilaire 86000 Poitiers. Vous pouvez également adresser vos courriers à Société Editrice de Mediapart, 8 passage Brulon, 75012 Paris.