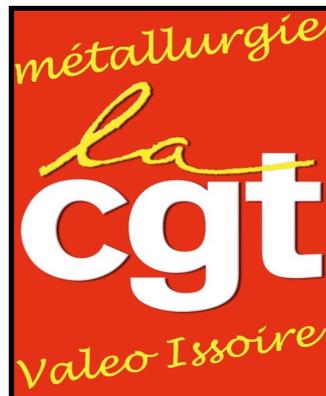


Bulletin N°91 / Décembre 2014

L'AVISÉ SYNDICAL



LA CGT VALEO ISSOIRE

**VOUS SOUHAITE DE PASSER
DE BONNES FÊTES ET
VOUS PRESENTE SES
MEILLEURS VŒUX**

POUR L'ANNEE 2015



Site web : <http://www.cgtvaleo63.fr>

Dailymotion : http://www.dailymotion.com/CGT_VALEO

Youtube : <http://www.youtube.com/user/CGTVALEO63>

Facebook : <https://www.facebook.com/cgtvaleoissoire>

Twitter : <https://twitter.com/CGTVALEO63>

Mail : cgt.valeo.issoire@orange.fr

Tel : 04.73.89.80.09

Journal d'information à tendance satyrique

Destiné aux salariés du site de Valeo Issoire

Édité et imprimé par la CGT Valeo Issoire le 14/12/2014

SOMMAIRE

- **Page n°1 :** Bonnes Fêtes !
- **Page n°2 :** Déclaration CGT
- **Page n°3 :** Renationaliser les autoroutes
- **Page n°4 :** BD « Adhérez à la CGT »

Sortir la CGT de la crise, c'est rendre les clés aux adhérents et aux syndicats !

Vivement le Comité Confédéral National (CCN) du 13 janvier 2015 !

Instance statutaire composée de toutes les fédérations et toutes les unions départementales, c'est à elle d'adopter face à la déferlante antisociale une orientation de résistance qui fait défaut aujourd'hui. Les salariés, eux, ne resteront pas les bras ballants. Les destructions en cours provoqueront une onde de choc en retour. Préparons-la. **Le CCN devra aborder des tâches qui relèvent d'un congrès des syndicats, qui devra sortir la CGT de sa paralysie sans tarder.**

Pourquoi la loi Macron se donne l'apparence de fourre-tout ?

Concoctée dans le secret des relations gouvernement-patronat, elle a une seule cohérence ; donner au gouvernement la possibilité de gouverner par ordonnances, contre les Prud'hommes, les délégués du personnel et l'inspection du travail, mais également contre toutes les résistances au règne du marché. Le travail en soirée ou le dimanche ouvre le front libéral contre les congés payés. A partir du 22 janvier cette loi sera débattue au Parlement. **La CGT doit s'opposer à ce putsch libéral !**

Pourquoi la loi Macron maintenant ?

Cette loi est un programme. L'Union Européenne, qui n'est que la coordination des gouvernements nationaux, est dirigée par la Banque centrale européenne, le Fonds monétaire international et un quarteron de commissaires à leur dévotion. Hollande a soumis son quinquennat à ce mode de domination de la Finance, dès les premières heures de son mandat. La loi Macron s'y conforme et poursuit son œuvre. **La CGT doit combattre la politique de ce gouvernement, étranger aux préoccupations des salariés.**

Pourquoi le chômage est-il l'allié du patronat et du gouvernement ?

Pas une mesure prise ne vient affronter le chômage et les licenciements qui continuent chaque jour. Au contraire, toutes les dispositions par voie de pseudo-négociations et de décrets-lois viennent libéraliser le droit patronal à licencier, à précariser le contrat de travail, à soumettre le chômeur à la suspicion. C'est que pour Hollande et Gattaz, l'ennemi est le salarié. Dans la concurrence mondialisée, le salarié doit admettre qu'il est en trop, trop payé, trop protégé par le Code du Travail, trop tout. L'arme dissuasive, c'est la menace du chômage pour que le salarié se résigne, convaincu ou non. **La CGT combat la politique du chômage de masse et avance des solutions alternatives au libéralisme.**

Les tâches de la CGT ? Assistance aux salariés, espérance d'une autre société !

Nulle combinaison de couloir, nulle formule algébrique savante, nul contournement des statuts et des instances statutaires ne pourront résoudre la crise. **La CGT appartient à ses syndiqués et ses syndicats, et ça, ça change tout ! Le discrédit sur l'honnêteté de la CGT vient d'en haut.**

L'urgente sortie de crise ?

Assurer le fonctionnement statutaire de la démocratie syndicale, c'est-à-dire convoquer un congrès des syndicats d'où sortira une orientation de combat, et une direction mandatée pour l'appliquer, pour résister, construire et unifier les luttes au service des salariés...



Pourquoi il faut renationaliser les sociétés d'autoroutes !

Le débat sur l'avenir des autoroutes concédées a le mérite de reposer la question de la gestion des autoroutes dans le cadre d'un service public routier national et de la maîtrise publique des dépenses d'avenir pour les infrastructures de transports.

Chacun comprend aisément que la situation de « rente » des sociétés concessionnaires, dénoncée par l'Autorité de la concurrence en septembre 2014, ne peut laisser croire que le gouvernement ne pourrait rien faire pour mettre fin à ce modèle économique qui a fait la preuve de sa nocivité pour la société, les usagers et les salariés des sociétés d'autoroutes qui ont subi une hémorragie des emplois, soit plus de 15% des effectifs globaux du secteur autoroutier. Les concessionnaires diminuent leur masse salariale pour augmenter leurs profits colossaux au détriment de la qualité de service et de la sécurité.

Il faut mettre fin au scandale national de la privatisation des autoroutes en 2006 qui a abouti à distribuer 14,7 milliards d'euros aux actionnaires en sept ans, au détriment d'un réinvestissement dans les infrastructures d'intérêt général permettant le report modal de la route et de son rééquilibrage vers les transports alternatifs : ferroviaire, fluvial et maritime.

Par ailleurs, cette situation ne peut plus perdurer avec le choix du gouvernement de mettre en place son plan de relance autoroutier sur la période 2015-2020 qui poursuivrait de nouvelles privatisations du réseau routier national que la CGT dénonce auprès des salariés et des populations. En effet, le gouvernement demande aux sociétés concessionnaires de s'engager sur des travaux routiers estimés à 3,2 milliards d'euros, montant qui leur a été réparti par l'État, sans appel d'offre par « adossement » des projets aux réseaux de chaque société, avec la béné-

diction de la Commission européenne dans son avis de novembre 2014. Les durées des concessions actuelles seront rallongées de 2 à 4 ans comme compensation à l'investissement de leur part dans le cadre des contrats de plan en cours de négociations entre l'État et chaque société concessionnaire.

Mais la réalisation de la plupart de ces travaux va tomber, à l'issue des appels d'offre qu'elles vont lancer dès 2015, dans l'escarcelle de leurs filiales appartenant aux groupes de BTP Vinci et Eiffage. Les profits ne s'arrêtent pas à l'exploitation des autoroutes, ils se nichent aussi dans le marché des travaux autoroutiers !

La réappropriation publique du réseau autoroutier est donc possible, l'argent disponible existe. Cela suppose une volonté politique de réorienter l'argent public et des péages payés par les usagers en hausse continue déconnectée des coûts réels, vers l'emploi, les investissements en infrastructures de transports dans notre pays et de l'aménagement des territoires indispensables à l'activité économique.

Pour la CGT, l'État, qui a privatisé les sociétés d'autoroutes, au moment où celles-ci commencent à être bénéficiaires, doit racheter les concessions actuelles pour reconquérir dans le giron public la gestion des réseaux d'autoroutes qui relève d'un grand service public routier national. Il n'y a pas d'autre alternative qu'une renationalisation de nos autoroutes concédées.

Le Premier ministre semble enfin ouvrir le débat sur la possibilité de rachat des concessions. La CGT n'acceptera pas de nouveaux renoncements à une maîtrise publique qui tomberait à nouveau dans l'escarcelle d'une gestion privée, dans une logique de libéralisation totale des transports.

Confédération Générale du Travail

263 rue de Paris - 93516 Montreuil Cedex - Tel : 01 55 82 80 00

Montreuil, 11 décembre 2014 - Ne pas jeter sur la voie publique - www.cgt.fr

