

Notre mot à dire



INTERVENTION AU COMITÉ CONFÉDÉRAL NATIONAL DE LA CGT-FO DES 3 ET 4 NOVEMBRE

Chers camarades,
Je vous apporte le salut fraternel de la FEETS.

Grande nouvelle, hier, le 2 novembre, le CAC40 a dépassé son record historique de la bulle internet. Les dividendes reversés aux actionnaires tutoient les sommets. Un exemple dans un secteur de la fédération, les sociétés d'autoroutes ont versé en 2020, année de COVID, près de 2,5 milliards d'euros de dividendes, autrement dit, 118 755 années de SMIC. Cela n'empêche pas le gouvernement de démanteler ce qu'il

lui reste de réseau routier au grand plaisir des actionnaires à venir.

Mais au niveau de l'emploi, au niveau des salaires, au niveau des conditions de travail, il n'y a rien ou presque.

D'ailleurs, la Présidente de

la Banque Centrale Européenne veille bien à ce que les salaires n'augmentent pas. Début septembre, elle disait surveiller de près les négociations salariales dans les pays de l'Europe afin qu'ils n'entraînent pas d'aug-

Sommaire

Edito

INTERVENTION AU CNF DES 3 ET 4 NOVEMBRE . p.1

Propreté : La bataille de « la deuxième ligne » p.4

Autoroutes : Former les élus est un investissement d'avenir ! p.5

Fonction Publique : Direction Générale à la Mer : le serpent de mer qui sort de terre ! p.5

Transport Aérien : Révalorisation du SMIC et salaires minima conventionnels de la CCNTAPS p.6

Mer et Ports : Fusion des branches maritimes, c'est reparti (encore!) p.8

L'inflation, amie ou ennemi p.9

International p.10

Prévention Sécurité p.11

Ciné-débat : Sorry we missed you p.12

mentations importantes.

Depuis, il y a eu la sortie des chiffres de l'inflation, concrètement liés à la hausse des prix de l'énergie. Dans certaines branches de la fédération, celles des 2^{es} lignes ou plutôt des « premiers de corvées » dans le nettoyage, la prévention-sécurité, la désinfection, les négociations ont conduit à des augmentations des minimas conventionnels : 2,1% pour une branche, 2,6% pour une autre, 2,5% pour d'autres.

Mais lorsqu'un salarié perçoit une rémunération de 600 euros net par mois dans un secteur, ce n'est pas l'augmentation du salaire horaire qui permet tout simplement de vivre.

Si rien n'est fait pour enrayer la marche du marché, la logique de mise en concurrence, l'externalisation, la déréglementation, la dérégulation, alors rien ne changera sur la durée. C'est bien contre cela que plusieurs grèves ont eu lieu : dans le nettoyage du RER, dans le nettoyage de certains hôtels...

Au niveau de la fonction publique de l'Etat, si une conférence de perspectives salariales a été installée par la ministre de la Fonction Publique, une sorte de grand colloque, il n'y a par contre pas de perspectives d'augmentation du point d'indice.

Pire, le gouvernement spolie un an de prime des 10 000 agents de la filière technique du ministère de la transition écologique.

Alors que les Etats se réunissent à Glasgow pour dissenter à la COP26, le gouvernement sacrifie ceux qui sont en première ligne dans la lutte contre le changement climatique à l'image de météo-France.

Même lors de la présidence Trump aux Etats-Unis, le service météorologique américain a vu ses effectifs augmenter alors que dans le même temps, Météo-France voit ses

effectifs diminuer... On va remplacer une connaissance humaine fine par des machines et ça ne fonctionnera pas.

Tout le monde le sait mais le dogme de la suppression des emplois publics est plus fort. Là aussi les syndicats FO s'organisent pour construire un rapport de force.

Le gouvernement sous prétexte de lutte contre le changement climatique, remet en cause le secteur du transport aérien, qui a déjà perdu plus de 10 000 emplois. Mais dans le même temps, il défend un accord de ciel ouvert entre l'Union Européenne et le Qatar. D'un côté 447 millions d'habitants et de l'autre 3 millions.

Personne, ou si peu, vont faire du tourisme au Qatar. Par contre, les avions ne manqueront pas depuis l'Europe vers Doha pour ensuite rayonner sur le reste du monde. Il faut se rappeler ce que sont des compagnies comme Qatar Airways qui sont biberonées aux pétrodollars et dont les salariés ont des conditions de travail bien « particulières » : obligation d'habiter dans une tour de la compagnie, autorisation préalable de l'employeur pour se marier, interdiction de tomber enceinte....

C'est toujours cette même loi du marché et de mise en concurrence et ceux qui trinquent sont les travailleurs. Les syndicats Force Ouvrière du transport aérien sont mobilisés pour s'opposer à cet accord et s'organisent au niveau européen et internationale. La solidarité et l'internationalisme, c'est aussi ces combats concrets.

Concernant le 5 octobre, si nous pouvons tirer un bilan, c'est que la grève presse-bouton ne fonctionne pas. Être plus nombreux que ce qu'on aurait pu prévoir ne peut pas être une satisfaction.

Les grèves sectorielles ne manquent pas :



ceci n'est qu'

dans le nettoyage, dans des entreprises d'assistance en escale de l'aérien, dans des secteurs ministériels. Pourtant, ces mobilisations ne se retrouvent pas au niveau interprofessionnel.

Enfin, quelques mots sur le développement, puisqu'on nous invite à nous emparer de la question. Ce développement est l'essence même de l'action des syndicats, ceux qui sont sur le terrain, qui sont à hauteur des salariés non pas pour être à « portée de baffes » de leurs camarades mais pour être assez nombreux pour que le patron ne puisse pas « mettre de baffes » aux salariés.

Les élections professionnelles sont bien évidemment importantes, en particulier pour les moyens. Nous le savons, puisque nous sommes première organisation syndicale dans le transport aérien, nous sommes 2e organisation au ministère de la transition éco-

logique. Mais les élections professionnelles, a fortiori celles qui ne reposent sur aucune réalité syndicale, ne peuvent pas être l'alpha et l'oméga du développement. L'organisation syndicale s'est construite en dehors de l'entreprise et de l'administration. Ce dont on a besoin, c'est des travailleurs qui se réunissent et s'organisent dans le syndicat et pour le syndicat.

Pour reconquérir, plus que des procès-verbaux, c'est l'organisation militante qu'il faut renforcer, et le reste suivra.

Vive le syndicalisme libre et indépendant,
Vive la cgt-FO
Vive la sociale !

Zainil NIZARALY
Secrétaire général
znizaraly@feets-fo.fr

L'ECHO du ÇONNARD

Emis dans une relative discréetion par le quai d'Orsay, à propos de la candidature de Muriel Pénicaud, grande ministre de la déconstruction sociale, candidate à la tête de L'Organisation Internationale du Travail (OIT) pour "défendre une vision ambitieuse du rôle de l'organisation pour la construction d'un nouveau contrat social essentiel à la régulation mondiale". Après Buzyn à l'OMS, la casse du modèle social français semble bien s'exporter...

LE DU MOIS

 **Feets FO**
@FeetsFO
3 novembre

Avec lucidité  **@barbarapompili** liquide les compétences techniques de son ministère en signant prochainement le décret préparé par **@EmiliePiette #MalusMalusPompili #MaPrimeEscroc #COP26** 

 Barbara Pompili
Il faut avoir un enthousiasme lucide sur la COP26.
D'un côté, des accords sont déjà annoncés sur la réduction du méthane, la déforestation, le charbon.
De l'autre, les grands émetteurs doivent s'engager davantage pour que ce sommet réussisse.



FEDERATION DE L'EQUIPEMENT, DE L'ENVIRONNEMENT, DES TRANSPORTS ET DES SERVICES FORCE OUVRIERE

Notre Mot A Dire n°173 • Novembre 2021
46, rue des Petites Écuries - 75010 Paris • Tél. : 01.44.83.86.20

Fax : 01.48.24.38.32 • Courriel : contact@feets-fo.fr

Site : www.feets-fo.fr • Directeur de la Publication : Zainil NIZARALY
Rédaction : Etienne CASTILLO • Publication éditée par la FEETS-FO
Publicité : au Journal • Impression FEETS-FO au siège de la Fédération
• Dépot légal : Novembre 2021

N° CPPAP : 0524 S 06882 • N° ISSN : 1263-5618

un journal



LA BATAILLE DE « LA DEUXIÈME LIGNE »



Nadia
njacquot@feets-fo.fr

Nettoyage Propreté

La condition sociale des travailleurs de la propreté est un miroir du monde du travail peu qualifié, avec ses aspects négatifs – précarité, horaires morcelés, faibles perspectives d'évolution ...

Ils sont exposés aux risques physiques (travail répétitif, produits chimiques, postures pénibles). D'autres nuisances s'ajoutent dans le nettoyage : mauvaises odeurs, saleté et risques infectieux.

FO a toujours pointé l'invisibilité physique de ces travailleurs : les clients des entreprises de nettoyage demandent souvent à leurs prestataires d'intervenir hors la présence de leurs salariés. En 2010, dans *Le Quai de Ouistreham*, la journaliste Florence Aubenas avait attiré l'attention sur la situation des femmes qui nettoient les ferries entre Caen et Portsmouth.

La question des bas salaires a été à nouveau posée avec force avec la crise de la Covid-19. Pendant

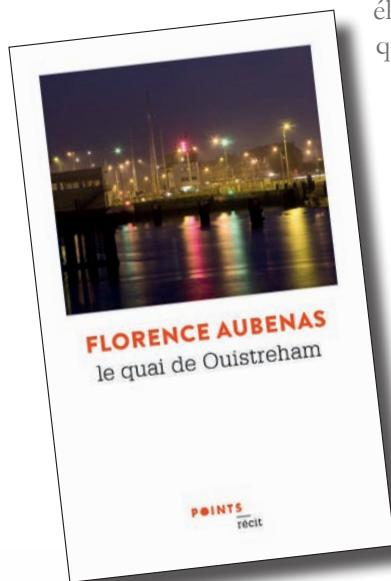
cette crise, les salariés de la propreté mal payés ont joué un rôle central, social, sanitaire ou économique.

On les a admirés pendant le confinement, on leur a promis salaires et reconnaissance. A qui en doutait, ils ont fait la démonstration de leur utilité sociale.

La fédération continue d'interpeller les pouvoirs publics pour une réelle reconnaissance et surtout pour sortir de la logique du moins-disant social dans les appels d'offres

pour mettre fin au dumping social où les salariés deviennent la variable d'ajustement.

Beaucoup de salariés du nettoyage travaillent pour des sous-traitants qui remplissent des fonctions autrefois internes à l'entreprise. Leur externalisation a fait baisser le coût dont le principal étant celui des salaires. Et cette externalisation est aussi ce qui a favorisé le temps (très) partiel subi, les horaires décalés, la précarité et tous les éléments qui dégradent la qualité des emplois.



*Le Quai de Ouistreham,
récit autobiographique
de la journaliste Florence
Aubenas paru le 25
février 2010 aux éditions
de l'Olivier.*



ceci n'est qu'

Laurent
llefloch@feets-fo.fr
Autoroutes / International



FORMER LES ÉLUS EST UN INVESTISSEMENT D'AVENIR !

Le stage organisé par la FEETS-FO sous l'égide du CFMS pour les salariés du secteur des autoroutes et des ouvrages d'art à péage a permis de mettre en exergue les problématiques rencontrées par l'ensemble des salariés du secteur.

Tous ont pu faire le constat que les orientations stratégiques des entreprises sont tournées, de façon quasi exclusive, vers la recherche de la rentabilité à outrance. Il en résulte une gestion managériale dégradée, des investissements limités, ...

Pour illustrer cette gestion, le dialogue social dans les entreprises se réduit à limiter les avantages sociaux des salariés (avantage tarifaire sur les péages, prestation mutuelle à la baisse, ...). L'entretien des matériels (engins, véhicules ou autres) est relégué au second plan, les fréquences d'entretien du tracé se rallongent ... Ces pratiques sont à l'inverse de la communication des entreprises du secteur à destination du grand public !

Les thèmes abordés lors du stage et les techniques mises en œuvre par l'ensemble des participants sont de nature à renforcer l'expertise de nos militants Force Ouvrière et de fait, les rendent plus forts pour porter les revendications des salariés du secteur et contrer cette gestion capitaliste que veulent imposer les actionnaires de ces sociétés d'autoroutes.

Direction Générale à la Mer : le serpent de mer qui sort de terre !

En janvier 2021, la fédération avait pu toucher du doigt la forte envie de la ministre Girardin de se créer SA direction générale pour coller à SON ministère. Mais depuis cette

visio-conférence, organisée 6 mois après sa prise de fonctions, aucune nouvelle, aucune concertation ... juste des bruits qui courraient.

Il aura fallu que des fuites

« inopportunnes » interviennent fin octobre dans la presse pour que son cabinet nous informe que l'arbitrage de la création d'une DG Mer était désormais effectif.

un journal



Que sait-on de cette nouvelle Direction Générale ?

- que son nom n'est pas encore totalement validé (le SGMER de Matignon et la Marine Nationale étant frileux à l'idée d'un nom trop volontariste ?)
- que sa création serait actée par décret avant fin 2021, avec une mise en œuvre effective en mars 2022
- qu'elle porterait fusion de la Direction des Affaires Maritimes et de la Directions des Pêches Maritimes et de l'Aquaculture (qui subit de nombreux allers-retours depuis plusieurs années), avec intégration des capit-

aineries de port (après de nombreux débats autour de la question « les ports sont-ils le premier contact de la mer depuis la terre... ou l'inverse ? »)

- qu'elle serait placée sous l'autorité du Ministère de la mer et du Ministère de l'Agriculture, et à disposition des Transports et de l'Ecologie (sûrement la simplification administrative)
- qu'elle serait rattachée au Secrétariat général commun du pôle MTE/MCT/MM

Affirmation d'un Ministère de la Mer fort, coordonnateur des politiques maritimes, Oui !

Début de la reconstitution d'une chaîne de commandement dédiée, restant connectée aux autres politiques transversales intéressant la Mer, pourquoi pas ?

Mais si c'est juste pour créer une façade institutionnelle offerte aux propos lénifiants, que nous subissons depuis de trop longues années, sur l'importance de la mer au sein du pôle ministériel, c'est Non !

Les seules fois où notre administration s'est occupée des agents Mer c'est

Revalorisation du SMIC et salaires minima

Suite à la publication des chiffres de l'inflation par l'INSEE début septembre 2021, avec une augmentation des prix à la consommation de plus de 2%, le SMIC devait être réévalué au 1^{er} Octobre pour atteindre 1589,47 euros selon les dispositions légales en vigueur. Du fait de cette augmentation, les 5 premiers coefficients de la grille de salaires minima conventionnels de la CCNTAPS et leurs salaires afférents, se trouveront automatiquement en dessous du montant du SMIC au 1er

octobre. Ainsi, la FEETS-FO a envoyé un courrier à destination de la chambre patronale (FNAM), le 16 septembre, afin de les avertir sur le tassement de la grille de salaires minima conventionnels et exiger l'ouverture de négociation sur ce sujet dans les plus brefs délais. Pour rappel, l'organisation Force Ouvrière n'a eu de cesse, ces dernières années, d'alerter les représentants patronaux de la branche sur la problématique du tassement de la grille qui impacte plus particulièrement les bas



ceci n'est qu'

pour faire disparaître leurs corps (comme cela est encore prévu pour les Syndics des gens de mer dans l'agenda « social » Pompili 2020/2022). Pourtant les statuts de ces agents étaient assis sur une notion qui a été au cœur de notre grand ministère technique, cette notion c'est celle des compétences et des missions.

Quelle reconnaissance, quel soutien de la ministre aux agents cela pourra-t-il générer ? Elle préfère à ce stade parler des autres et se demander ce qu'elle peut faire pour les 30 000 marins de la Marine Nationale (qui par ailleurs s'en occupe très bien) .

Quels enseignements sur

l'organisation territoriale des missions, aujourd'hui partiellement diluées dans les Directions Départementales des Territoires et de la Mer soumises aux diktats de préfets qui n'ont pas de compétence en mer, ou aux collectivités en matière portuaire ?

Quelle nécessaire augmentation des moyens face aux missions qui s'étoffent toujours plus, avant de décider de les externaliser ou de les transférer par constat que « ça ne peut plus continuer comme ça » ?

Quelles actions pour renforcer l'attractivité des recrutements statutaires (parcours, rémunérations, statuts, requalification..),

pour permettre de construire aujourd'hui la compétence publique de demain ?

Face à l'ensemble de ces enjeux, ce n'est pas la seule création d'une DG Mer qui réglera les problèmes...ce sont bien des actes politiques concrets au bénéfice des agents notamment. Sinon, la marée continuera à descendre et le serpent de mer accouchera d'un vers des sables !



Laurent
ljanvier@feets-fo.fr
Fonction Publique



conventionnels de la CCNTAPS :

salaires. De plus, selon l'article L. 2241-10 du code du travail, lorsque le salaire minimum national professionnel est inférieur au SMIC, les organisations liées par une convention de branche doivent se réunir dans les 3 mois pour négocier sur les salaires. En conséquence, lors de la prochaine Commission paritaire permanente de négociation et d'interprétation du 16 novembre, les représentants syndicaux et patronaux de la branche entameront un

processus de négociation permettant de réajuster la grille de salaires de la branche et ainsi éviter que de trop nombreux salariés soient lésés dans le cadre de cette évolution légale.



Michael
mdellis@feets-fo.fr
Transport aérien



un journal

FUSION DES BRANCHES MARITIMES, C'EST REPARTI (ENCORE!)



Etienne

ecastillo@feets-fo.fr

Mer et Ports

Le chantier de fusion des branches maritimes, engagé en 2019, a connu de nombreux rebondissements. Dernier en date : la décision d'autorité de la Direction Générale du Travail (DGT) en mai 2021, de fusionner les branches à la faveur de la publication des résultats de représentativité.

Une décision que la fédération est parvenue à reporter, en obtenant la publication des représentativités de chaque branche. Contrepartie : avoir négocier la fusion avant le 31 mars 2022.

Lorsque les ports de plaisance ont connu la même situation, la fédération a plaidé pour un rapprochement avec les ports de commerce et de pêche. Notre logique était à la fois métier, de gestion (de nombreux ports de plaisance sont d'ores-et-déjà gérés avec les ports de pêche et de commerce), et enfin environnementale, les enjeux d'aménagement du littoral

et de préservation des espaces maritimes étant conjoints.

Pour les branches maritimes, la logique métier est effectivement très forte. Il s'agit des principales branches qui emploient des marins, métier au cœur de leur activité.

Par contre, en matière économique, ces secteurs n'ont rien en commun.

Quel rapport entre le remorquage dans les ports, qui dépend économiquement du trafic dans ce dernier, et la marine marchande française en déclin? Car la convention collective de la marine marchande dépend avant tout du pavillon français (et non du trafic maritime lui-même), un pavillon que les armateurs cherchent à contourner -ou libéraliser- par tous les moyens et que le gouvernement ne cherche aucunement à défendre.

Quel rapport encore entre les passages d'eau, services publics gérés par les

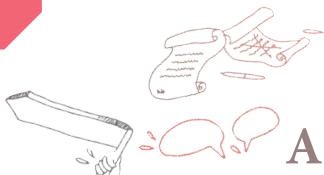
départements ou délégués, et la marine marchande à la concurrence internationale exacerbée?

Cette fusion serait donc celle de secteurs qui n'ont aucun point commun sur le plan économique. La conséquence serait donc un blocage systématique des négociations sur le plus petit dénominateur commun. Les difficultés de la marine marchande (qui n'a pas revalorisé les salaires depuis plus de 10 ans) seront exploitées pour justifier l'absence de progrès sociaux. Car les branches actuelles ne conserveront aucune possibilité de négociation. Il est d'ailleurs probable, au regard du manque de moyen des organisations patronales des passages d'eau et du remorquage que ces dernières soient absorbées par Armateurs de France...

Pour la fédération, ce sera donc encore et toujours non.



ceci n'est qu'



L'INFLATION, AMIE OU ENNEMIE?



Organisation syndicale, nous gardons un oeil de façon permanente sur le niveau de l'inflation car il signifie pour nous pouvoir d'achat. Elle guide en partie nos revendications en matière de salaire, dans le but, au minimum, de préserver le niveau de vie des salariés.

Pourtant, la notion d'inflation fait l'objet de nombreux débats parmi les économistes. Surtout, les mécanismes de l'inflation et les réactions politiques face à ses évolutions, à la baisse ou à la hausse, sont discutables.

L'inflation c'est la perte de pouvoir d'achat de la monnaie.

La mesure de l'inflation elle-même est variable. L'INSEE se base principalement sur le calcul d'un Indice des Prix à la Consommation (IPC). Cet indice consiste en l'étude de l'évolution des prix d'un panier de biens et services finaux censés être représentatifs de la consommation de la population, avec une pondération pour chaque produit.

Le panier et la pondération des biens et services consommés est déjà sujet à discussion, notamment la relative faible place occupée par le logement voire l'exclusion des prix à l'achat de l'immobilier qui pèsent pourtant largement sur la consommation quotidienne des ménages. Surtout, il présuppose une consommation homogène entre toutes les catégories de ménages. Or, les postes de dépense (de logement, d'alimentation, d'énergie) diffèrent fortement en fonction des revenus.

Les disparités sont telles que chaque pays au sein de l'Union Européenne dispose de son propre indice des prix, et que les services européens procèdent à une « harmonisation » des indi-

ces pour comparer des inflations comparables...

Outre les produits de consommation classique et leur pondération, certaines dépenses non négligeables varient d'un pays à un autre, comme la santé par exemple.

La mesure est donc essentielle et il est souvent nécessaire de reconstituer en quelque sorte un IPC plus conforme à la réalité des salariés de l'entreprise ou du secteur selon leur profil socio-économique. C'est par exemple flagrant entre zones urbaines et zones rurales où les dépenses de transports divergent fortement.

Des causes multiples

Lorsque les prix sont libres, c'est-à-dire non administrés, leur évolution dépend essentiellement de celle du rapport entre offre et demande.

La **masse et la création monétaire** ont un impact immédiat sur l'inflation. Si la masse monétaire augmente plus que les biens, la demande augmente par rapport à l'offre, les prix augmentent. Cette création intervient essentiellement via les crédits accordés par les banques.

L'augmentation des matières premières et/ou des coûts de production entraîne une augmentation des prix qui génère de l'inflation. C'est typiquement le cas avec le coût de l'énergie et le choc pétrolier des années 70.

De la même façon, l'augmentation des salaires, la baisse du chômage peuvent entraîner l'augmentation de la demande donc l'augmentation des prix.

Enfin, au rang des principaux mécanismes, nous pouvons lister les effets de change monétaire. La dépréciation d'une monnaie vis-à-vis d'autres comme le dollar, le yen ou la livre a un effet sur

un journal

les importations mais aussi les exportations.

C'est là que se trouve d'ailleurs une critique régulière de la stratégie monétaire de la zone euro: les économies nationales n'ont pas nécessairement les mêmes intérêts concernant le taux de change de l'euro. Une monnaie forte permet d'importer des matières premières à moindre coût, mais pénalise des secteurs comme le tourisme.

Quels objectifs?

Les causes peuvent être identifiées individuellement. Mais toute la difficulté réside dans leur combinaison, en sachant qu'à ces mécanismes « simples », s'ajoutent des effets comportementaux : les consommateurs peuvent modifier leurs habitudes d'achat, se mettre à épargner pour anticiper des difficultés, etc.

Ces effets dépendent par nature de considération très subjective de la part des individus. Aussi nous pouvons constater qu'au cours des dernières décennies et encore aujourd'hui les théories économiques peuvent se trouver remises en cause. C'est par exemple le cas de la « stagflation », situation de forte inflation et de faible croissance, jugée jusqu'alors comme impossible...

Actuellement, l'inflation ciblée est d'environ 2% annuel. Une inflation notamment générée par les crédits qui permettraient de stimuler la croissance.

Autre critère, le taux de chômage. L'interprétation libérale des théories actuelles affirme qu'un chômage trop faible génère une inflation trop élevée. De même les salaires. La situation de « stagflation » des années 70 a d'ailleurs été rompue par la désindexation des salaires, autrement dit, la perte



INTERNATIONAL

A l'occasion du comité exécutif de la fédération internationale des transports (ITF), réuni les 21 et 22 octobre à Londres, FO a fait une déclaration contre l'accord d'ouverture du ciel européen aux avions du QATAR et a demandé à la fédération européenne et à la fédération internationale de soutenir le combat mené par le SGFOAF et par le SNPNC-FO contre les conséquences sociales désastreuses de cet accord. Le Secrétaire général d'ITF nous a assuré suivre ce dossier et la Secrétaire générale d'ETF met les syndicats FO en rapport avec leurs camarades européens.

Le compte rendu des actions menées par les différentes sections d'ITF s'appuie sur les résolutions du dernier Congrès de Singapour en 2018. Concernant l'Avenir du travail, ce thème est aujourd'hui encore plus pertinent qu'il y a 3 ans, notamment à cause de la prédominance croissante

des sociétés de technologie et de leurs pratiques commerciales durant la pandémie.

La thématique Santé et sécurité au travail constitue le principal héritage de la réponse d'ITF à la crise sanitaire. Les actions pour une diffusion et une accessibilité plus large du vaccin sur les lieux de travail du monde entier continuent de se renforcer.

Le recentrage de la stratégie d'ITF sur les chaînes d'approvisionnement mondiales reflète les évolutions dues au Covid-19 et intensifie les occasions de mener des campagnes pour une responsabilité sociale accrue des entreprises.

Sur le thème des Transports durables, ITF priorise inextricablement une relance verte et équitable au sortir de la pandémie, notamment à la lumière de la dimension transport de la COP26.



Laurent
llefloch@feets-fo.fr
Autoroutes /
International



ceci n'est qu'

de pouvoir d'achat des salariés.

Ni tous en emploi, ni trop bien payés, voilà qui résume la stratégie économique que l'inflation sert à justifier : ne demandez pas à être trop rémunérés, vous seriez perdant...

C'est là que l'inflation devient plus politique qu'économique.

Elle devient politique d'une part via le message qu'elles sert à véhiculer, mais aussi et surtout dans les leviers qui sont utilisés ou prétendument permis pour la contrôler.

En premier lieu, personne n'interroge le rôle de l'organisation économique du pays dans sa sensibilité à l'inflation. La dépendance, sur des biens et des services essentiels, à des économies étrangères, dans des devises autres, renforce potentiellement les effets d'inflation.

La mondialisation de productions pouvant être locales, en augmentant les intermédiaires aux coûts eux-mêmes variables, notamment les transporteurs dépendant du prix du pétrole, augmente

les effets de dépendances et démultiplie donc le risque inflationniste. De surcroit l'équilibre entre offre et demande devient incontrôlé.

Au contraire, un socle de productions locales permet une adaptation plus facile des quantités produites à la demande et ainsi contenir tout effet inflationniste.

Enfin, l'intervention sur certains prix, comme l'encadrement des loyers, permet aussi de contenir certaines dérives inflationnistes.

En conclusion, tout comme le chômage, l'inflation participe surtout à un discours libéral dans lequel les droits des salariés seraient une entrave pour eux-même... Une façon habile de détourner le regard encore une fois de l'essentiel : la redistribution des richesses, les marges et les bénéfices des employeurs, qui ont visiblement cette capacité à être toujours plus importants sans avoir la moindre conséquence sur les mécanismes économiques...

SALAIRS +2,2% - FO signataire

L'accord revalorisant les salaires de la branche de 2,2%, soit le pourcentage de revalorisation du SMIC, a été signé par la FEETS FO et trois autres organisations. Néanmoins, un coefficient reste en dessous du SMIC. A peine signé cet accord, la FEETS FO a demandé la réouverture des négociations pour combler cette différence et anticiper l'augmentation du SMIC au 1er janvier 2022.

Accord CPNEFP

Ce nouvel accord a été négocié à la demande des employeurs afin de répondre, selon eux, à des problématiques de votes lors de décision soumises à l'instance. Ce n'est pas le point de vue de FO.

Entre le début des négociations et leur fin, a été connu l'arrivée d'une nouvelle organisation patro-

nale représentative dans la branche. Aussi, les chambres patronales actuelles ont-elles ajouté un article prévoyant une répartition des sièges entre organisations d'employeurs suivant leur poids en termes de représentativité.

La FEETS FO refuse de commencer à négocier des accords prévoyant des répartitions de sièges au vu de la représentativité, même si c'est pour les employeurs. La FEETS FO, opposée à la loi de 2008 sur la représentativité, estime que cette démarche est une dangereuse ouverture de porte vers une démarche identique pour le collège salarié.

La FEETS FO ne sera pas signataire de cet accord.



Alain
abouteloux@feets-fo.fr
Prévention Sécurité

un journal



LA FEETS-FO VOUS INVITE À SA PROCHAINE SÉANCE DE CINÉ-DÉBAT POUR LE FILM **SORRY WE MISSED YOU** DE KEN LOACH

MERCREDI 1^{ER} DÉCEMBRE 18H45
EN PRÉSENTIEL ET EN VISIO

APRÈS LE FILM,
DÉBAT SUR L'UBERISATION ET LA
PRÉCARITÉ AVEC :

YVES VEYRIER,
SECRÉTAIRE GÉNÉRAL DE LA CGT-FORCE OUVRIÈRE
PATRICE CLOS,
SG FO TRANSPORTS ET LOGISTIQUE
ZAÏNIL NIZARALY
SG FEETS FO

INSCRIPTION PRÉALABLE OBLIGATOIRE :
CONTACT@FEETS-FO.FR

EN PRÉSENTIEL
À LA CONFÉDÉRATION FORCE OUVRIÈRE
• 141 AVENUE DU MAINE 75014 PARIS

EN DISTANCIEL VIA LA
PLATEFORME **FILMOTV** 
Découvre le meilleur des cinémas
(UN CODE SERA FOURNI
AUX INSCRITS)

