

NOTRE MOT À DIRE



LE JOURNAL DE LA FEDERATION

FEETS

Équipement Environnement Transports Services

**DERRIÈRE LE DISCOURS
SUR LA DÉMOCRATIE
SOCIALE :
UN PROJET DE
DOMESTICATION
SYNDICALE**



Sommaire

P.2 Edito

P.3 Transport aérien

P.4 Autoroutes

P.6 Nettoyage Propreté

P.7 Fonction Publique

P.7 Portuaire

P.8 Formation professionnelle :
la nouvelle cible budgétaire

Édito

**À L'INVERSE, NOUS AFFIRMONS UNE AUTRE CONCEPTION
DU SYNDICALISME, RÉSUMÉE PAR LA FORMULE DE MARC
BLONDEL : « RÉFORMISTE DANS SES PRATIQUES,
RÉVOLUTIONNAIRE DANS SES ASPIRATIONS »**



ÉDITO

DERRIÈRE LE DISCOURS SUR LA DÉMOCRATIE SOCIALE : UN PROJET DE DOMESTICATION SYNDICALE

Les débats sur la démocratie sociale ne sont jamais neutres : ils déterminent toujours les rapports de force à venir.

Certains livres ne font pas de bruit. Ils ne sont pas débattus sur les plateaux télé, ne déclenchent aucune polémique médiatique. Pourtant, ils portent des projets politiques lourds de conséquences. C'est le cas de *Sauver la démocratie sociale, du conflit au contrat*.

Ses auteurs se présentent comme des spécialistes du dialogue social. Leur profil éclaire leur vision. L'un est un économiste issu des cercles d'expertise publique et ancien responsable du groupe d'experts sur le SMIC. Un autre est sociologue universitaire. Le troisième est un intellectuel et éditorialiste qui a notamment dirigé la revue CFDT Cadres. Aucun n'est issu du syndicalisme de terrain, de la négociation collective vécue ou de la défense quotidienne des salariés face à l'employeur. Pourtant, ils prétendent expliquer ce que devrait être le syndicalisme.

Leur diagnostic est sans surprise : si la démocratie sociale française fonctionne mal, ce serait la faute des syndicats. Trop nombreux, trop divisés, trop revendicatifs. Leur solution est à l'image du diagnostic : réduire le nombre d'organisations représentatives pour concentrer le paysage syndical autour de deux ou trois confédérations.

Ce projet n'est d'ailleurs pas inédit : il s'inscrit dans la continuité d'orientations déjà défendues lors de précédentes réformes du dialogue social, notamment la position commune CGT/CFDT/MEDEF de 2008 qui visait à restructurer le paysage syndical au détriment de certaines confédérations.

Un projet politique sous couvert de technique

Sous couvert de technicité, leurs propositions dessinent un projet politique très clair :

- relever les seuils de représentativité pour éliminer certaines organisations ;
- transférer le pouvoir de négociation des syndicats vers les CSE dans certaines situations ;
- imposer des délais avant l'exercice du droit de grève ;
- permettre des accords d'entreprise dérogeant aux minima de branche.

Ce n'est pas une réforme technique.

C'est une restructuration des rapports sociaux en perspective.

Une orientation déjà à l'œuvre

Depuis plusieurs années, les gouvernements succes-

sifs ont déjà engagé ce mouvement : affaiblissement des contre-poids, individualisation de la relation de travail, contournement de la négociation collective. Les ordonnances travail ont ouvert la voie dans le privé ; la loi de transformation de la fonction publique en a prolongé la logique. Ce livre s'inscrit dans cette même trajectoire idéologique : celle d'un syndicalisme institutionnalisé, réduit à un rôle d'accompagnement. Notre syndicalisme, par nature, porte l'émancipation collective et non l'illusion d'un dialogue équilibré entre salariés isolés et employeurs disposant du pouvoir économique.

Ce type d'ouvrage révèle moins une analyse qu'un projet : transformer le syndicalisme en rouage institutionnel, cantonné au périmètre de l'entreprise et privé de sa capacité d'action collective.

Ne pas laisser les autres écrire notre avenir

Dans les espaces où se dessinent les règles de demain, d'autres veulent imposer leurs modèles – y compris celui d'un prétendu "dialogue professionnel" qui contourne les syndicats et rejoint précisément les orientations défendues par ceux qui veulent réduire leur rôle.

Nous ne laisserons personne nous imposer des choix qui ne sont pas les nôtres.

Notre conception du syndicalisme

À l'inverse, nous affirmons une autre conception du syndicalisme, résumée par la formule de Marc Blondel : « *Réformiste dans ses pratiques, révolutionnaire dans ses aspirations* »

Réformiste, parce que nous négocions, signons, construisons des droits concrets.

Révolutionnaire, parce que nous poussons à une rupture avec le système qui organise une société fondée sur la domination du travail par le capital. Le rapport de force engagé dans cette perspective assoit notre légitimité et notre crédibilité à toutes négociations.

Ce livre n'est pas anodin. Il constitue un signal d'alerte. Derrière l'apparence d'un essai d'experts se dessine une orientation politique : réduire le pluralisme, encadrer l'action syndicale, neutraliser le conflit social.

Parce que les rapports de force ne se commentent pas, ils se construisent – et nous serons toujours là où ils se construisent.



Zaïnîl NIZARALY
znizaraly@feetsfo.fr

L'ÉCHO DU ÇONNARD

Claironné par Gilbert CETTE (voir édito) suite à la parution de son livre *Sauver la démocratie sociale* : « A cause de nos institutions, on a transformé les partenaires sociaux en partis politiques bis ». Si Gilbert a raison d'une certaine façon sur le constat, la loi de 2008 a bel et bien transformé progressivement les syndicats non pas en partis mais en machines électorales électoralistes, il oublie que tout cela n'est pas le fruit du hasard mais bien d'un calcul et d'un deal politique pour affaiblir le syndicalisme revendicatif. De là à en déduire qu'il faut tuer les syndicats pour sauver la démocratie sociale...

FO VOUS DÉFEND



FEETSFO.FR

FÉDÉRATION DE L'ÉQUIPEMENT, DE L'ENVIRONNEMENT, DES TRANSPORTS ET DES SERVICES • FORCE OUVRIÈRE

Notre Mot A Dire n°200 - février 2026

46, rue des Petites Écuries - 75010 Paris • Tél. : 01.44.83.86.20

Fax : 01.48.24.38.32 • Courriel : contact@feetsfo.fr • Site : www.feetsfo.fr

Directeur de la Publication : Zainil NIZARALY • Rédaction : Etienne CASTILLO

Publication éditée par la FEETS FO • Impression FEETS FO au siège de la Fédération

• Publicité : au Journal • N° CPPAP : 0529 S 06882 • N° ISSN : 1263-5618

Dépôt légal : Février 2026 • Prix à l'unité : 0,84 Euros • Abonn.t annuel : 10,06

Euros (12 numéros) • Abonn.t principal + supplément : 13,72 Euros

Abonn.t de soutien : 15,24 Euros

LE POST FACEBOOK DU MOIS


FEETS FO
 @FeetsFO

Follow

Accor de ciel ouvert UE-Qatar : Un MERCOSUR du transport aérien

La FEETS-FO a adressé un courrier au ministre des Transports pour lui rappeler son opposition ferme à la ratification par la France de l'accord de ciel ouvert entre l'Union européenne et le Qatar, signé en 2021 et toujours appliqué à titre provisoire. Cet accord, profondément déséquilibré, organise une concurrence déloyale en offrant à Qatar Airways, compagnie massivement subventionnée, un accès quasi illimité au marché européen, sans garanties sociales, économiques ou environnementales suffisantes. Les salariés du transport aérien en paient déjà le prix. À l'image de l'accord UE-MERCOSUR, cet accord illustre une même logique : sacrifier des filières stratégiques, l'emploi et les droits sociaux sur l'autel du libre-échange et du dogme ultralibéral. La France a refusé le MERCOSUR ; elle doit aujourd'hui refuser cet accord tout aussi dangereux. La FEETS-FO appelle le gouvernement à prendre ses responsabilités et à s'opposer à la ratification de cet accord de ciel ouvert, au nom de l'emploi, du pavillon et de la justice sociale.

<https://www.facebook.com/FeetsFO>

13 février - 14:49



L'ACTUALITÉ DANS LES SECTEURS EN MODE RAPIDE



TRANSPORT AÉRIEN

Dialogue social oui, sauf quand on parle d'argent...

Le dialogue social est le nouveau terme à la mode, diffusé partout, pour faire croire que les relations entre employeurs et syndicats seraient, ou devraient être une charmante discussion pour trouver les voies de compromis intelligents, voire gagnants-gagnants.

Et en effet, la grande majorité des négociations de branche ronronnent tranquillement, les employeurs étant toujours prompts à discuter, échanger, dans un esprit prétendument « constructif », pourvu que les négociations durent. Les NAO sont à ce titre devenues de véritables poésies, de plus en plus agrémentées de statistiques nébuleuses pour nous faire oublier que l'objectif de ces négociations n'est pas une simple prise en compte de l'inflation mais une occasion d'améliorer la redistribution des richesses.

Mais il y a des sujets avec lesquels les employeurs n'aiment pas palabrer.

En avril 2025, le SNPL (syndicat des pilotes) a fait casser l'arrêté de représentativité que le ministère du Travail avait pris en 2021, englobant toutes les catégories de personnel, navigants compris, alors que la convention collective est restreinte aux seuls personnels sol.

Cette décision juridique a eu un effet, non des moindres, pour les compagnies aériennes : couper le robinet de la formation professionnelle pour les navigants. Ces salariés

n'étant plus rattaché administrativement à une branche, leurs formations deviennent beaucoup moins subventionnées par l'Opérateur de Compétence (OPCO).

Du constat, les employeurs ont largement discuté. Des solutions à y apporter, beaucoup moins.

Les enjeux sont pourtant nombreux. Au-delà du financement de la formation professionnelle pour les navigants, qui peut s'entendre, deux grands sujets de distinguent :

- La formation professionnelle, notamment le CQP PNC, est largement détournée par certaines compagnies aériennes, qui s'en servent pour avoir des saisonniers à bas coût. Et l'embauche au terme de l'alternance ne saurait justifier qu'un salarié passe pas un sas de précarité alors qu'il possède déjà tous les prérequis légaux pour naviguer,
- La représentation et la couverture conventionnelle des navigants : aujourd'hui, pilotes et PNC ne disposent pas de convention collective. Ils sont couverts par des accords d'entreprise de qualité, négociés compagnie par compagnie. Disposer de conventions collectives a fait l'objet de nombreuses discussions, mais le ministère du Travail cherchant continuellement à réduire le nombre de branches professionnelles, ces projets n'ont jamais abouti. A contrario, se voir intégrés dans une grande convention collective compre-

nant personnels sol et personnels navigants, c'est la garantie de voir les acquis des uns et des autres passés à la moulinette. C'est bien la raison pour laquelle les employeurs sont favorables à ce regroupement tout comme le Medef a toujours soutenu la fusion des branches, passées en quelques années de plus de 500 à 200.

Pour contourner le risque d'une négociation qui formulerait correctement les données du problème et irait de ce fait vers des solutions non désirées par les compagnies aériennes, la fédération patronale n'a pas hésité à oeuvrer dans le dos des principales organisations syndicales du secteur.

La fédération, qui vient tout juste de confirmer son statut de première organisation syndicale de la branche du transport aérien, a dû solliciter directement le ministère du Travail pour obtenir des explications ainsi qu'un engagement à organiser une réunion avec toutes les parties prenantes (syndicats sol, navigants, fédération patronale et ministères).

Une réunion qui, espérons-le, permettra un véritable dialogue...



Étienne
ecastillo@feetsfo.fr

AUTOROUTES

Péages autoroutiers : un outil utile, mais détourné de sa mission

Comme se plaisent à le rappeler les dirigeants des sociétés concessionnaires d'autoroutes, « une infrastructure gratuite ça n'existe pas ». Les autoroutes ont un coût, et le péage permet d'appliquer un principe simple : l'utilisateur paye selon son usage. Ce modèle garantit un réseau de qualité, sûr et bien entretenu, sans peser directement sur les finances publiques. Il permet aussi d'investir dans les nouvelles mobilités : voies de covoiturage, bornes électriques, péage en flux libre, aires modernisées.

Le cercle semble vertueux, mais ces modernisations se font aujourd'hui au détriment des salariés. Dans la branche autoroutière, les effectifs diminuent en moyenne de près de 5 % par an. Automatisation, suppression de postes, polyvalence imposée : derrière le discours sur l'innovation se cache une réalité sociale préoccupante. La performance technologique et la place grandissante prise par l'intelligence artificielle dans de nombreux domaines ne doivent pas se construire sur la précarisation des personnels.

Par ailleurs, si le péage finance l'investissement, il alimente surtout des profits excessifs. Depuis la privatisation, les sociétés concessionnaires ont engrangé des bénéfices records. D'ici la fin des concessions, des dizaines de milliards d'euros seront versés aux actionnaires. Dans le même temps, le réseau routier non concédé se dégrade, et les usagers subissent des hausses continues de tarifs.

Le coût des péages a fortement augmenté en vingt ans, pesant sur le pouvoir d'achat des travailleurs et des usagers modestes. Certains renoncent même à l'autoroute pour emprunter des axes plus dangereux. Ce système, censé être juste, devient socialement inégalitaire.

Pourtant, le principe du péage reste pertinent. Dans plusieurs pays européens, comme l'Allemagne ou l'Espagne, les débats montrent que la gratuité n'est pas une solution durable sans financement solide. La vraie question n'est donc pas « péage ou non », mais « pour quoi faire ». La FEETS FO défend un modèle res-

pensable : les recettes doivent être réinvesties prioritairement et massivement dans les infrastructures, les transports collectifs, la transition écologique et les conditions de travail, et non dans des dividendes excessifs. À l'approche de la fin des concessions, il est urgent de repenser la gouvernance autoroutière. Notre organisation entend, à l'instar des différentes rencontres déjà engagées avec les services de l'État et la chambre patronale, rappeler inlassablement ces revendications que nous portons depuis de nombreuses années.

Les autoroutes sont un bien stratégique pour le pays. Elles doivent servir la mobilité de tous, soutenir l'emploi et l'aménagement du territoire, et non devenir une rente privée. Défendre le péage, oui, mais dans un seul but : l'intérêt général.



Frédéric
fleroux@feetsfo.fr



**LES RECETTES DOIVENT ÊTRE
RÉINVESTIES PRIORITAIREMENT
ET MASSIVEMENT DANS LES
INFRASTRUCTURES, LES TRANSPORTS
COLLECTIFS, LA TRANSITION
ÉCOLOGIQUE ET LES CONDITIONS
DE TRAVAIL, ET NON DANS
DES DIVIDENDES EXCESSIFS.**

« LA SOUS-TRAITANCE TEND À EXERCER UNE PRESSION SUR LES CONDITIONS DE TRAVAIL »



NETTOYAGE PROPRETÉ

Non à la précarité dans le secteur de la propreté !

Les salariés de la propreté jouent un rôle essentiel dans le bon fonctionnement des entreprises, des écoles, des hôpitaux et des administrations. Pourtant, celles et ceux qui assurent l'hygiène et la salubrité de nos lieux de vie et de travail sont parmi les plus précarisés.

La sous-traitance dans le secteur de la propreté entraîne des **répercussions importantes** sur les salariés. D'une part, elle engendre une précarisation de l'emploi, car les contrats proposés par les entreprises sous-traitantes sont souvent à temps partiel imposé, des CDD fréquents avec des horaires fragmentés (tôt le matin et tard le soir). Cette instabilité rend difficile la planification à long terme pour les travailleurs et affecte leur sécurité financière.

La sous-traitance entraîne aussi une **insécurité permanente** : quand le contrat entre l'entreprise cliente et la société de nettoyage change, les salariés peuvent être transférés où perdre leur emploi en cas de reprise par une association par exemple.

De plus, la sous-traitance tend à exercer une **pression sur les conditions de travail**. Les salariés doivent souvent respecter des cadences élevées et travailler avec des moyens limités afin de répondre aux exigences des donneurs d'ordre. Cela entraîne une augmentation du stress, des risques de blessures, et une dégradation de la qualité de vie au travail.

Les entreprises de propreté sont en concurrence permanente. La logique du moins disant pousse les entreprises à réduire les coûts, souvent au détriment des conditions de travail et entraîne des salaires proches du SMIC avec peu d'augmentations.

Enfin, la sous-traitance limite l'accès à la formation et à l'évolution professionnelle. Les salariés sous-traités bénéficient moins fréquemment de dispositifs d'accompagnement et de reconnaissance, ce qui freine leur progression et leur sentiment d'appartenance à l'entreprise.

La FEETS-FO dénonce la précarisation engendrée par les appels d'offres à bas prix et revendique des conditions de travail respectueuses et sécurisées. Elle demande également un renforcement de la protection des salariés lors des changements de prestataire.

Les salariés de la propreté méritent le respect, la stabilité et la dignité. Sans eux, aucun lieu de travail ne peut fonctionner correctement.



Nadia
njacquot@feetsfo.fr

FONCTION PUBLIQUE

Foncière de l'État : la FEETS-FO alerte et agit

La création de la Foncière de l'État, adoptée à l'Assemblée nationale le 28 janvier et prochainement examinée par le Sénat, marque un tournant inquiétant dans la gestion du patrimoine public. Derrière un discours de « modernisation » et de « rationalisation », ce dispositif vise à transformer les ministères en simples occupants contraints de payer des loyers, avec pour objectif affiché de réduire de 25 % le parc immobilier d'ici 2032.

Pour la FEETS-FO, cette réforme s'inscrit dans une logique quasi marchande et constitue une nouvelle étape de la privatisation rampante du patrimoine public. Elle fait peser un risque direct sur les budgets

de fonctionnement, sur la qualité du service rendu aux usagers et sur les conditions de travail des agents, déjà fragilisées par les politiques de réduction de surfaces et de mutualisation imposées.

La disparition progressive des compétences « bâtementaires » au sein des ministères est particulièrement préoccupante. Les chefs de service doivent être en mesure de répondre aux agents sur leurs conditions de travail, la sécurité ou l'état des locaux. Or, dans les nouvelles cités administratives, chacun se renvoie déjà la responsabilité entre gestionnaires, prestataires et administrations occupantes. Résultat : des situations bloquées, des réponses

inexistantes et, lorsque des travaux sont enfin envisagés, des coûts exorbitants servant souvent de prétexte à l'inaction.

La FEETS-FO refuse que la politique immobilière de l'État devienne un outil d'austérité et de dégradation des conditions de travail. Elle avait déjà porté ces alertes lors du congrès de la FGF de Troyes (2025). La FEETS-FO, aux côtés de la FGF-FO exige désormais transparence, évaluation indépendante des coûts réels et maintien des compétences immobilières dans les ministères. La gestion des bâtiments publics doit rester un levier d'amélioration des conditions de travail et non un instrument de rentabilité financière.

Baromètre social 2025 ministère transports-environnement-logement : entre attachement au service public et malaise persistant

Du 2 juin au 7 juillet 2025, les agents du pôle ministériel ont été invités à répondre à l'enquête du baromètre social. Les résultats, présentés fin 2025, confirment une tendance déjà observée en 2021 et 2023 : malgré l'engagement des agents, le malaise au travail perdure.

La qualité de vie au travail recule, avec une note globale de 6,3/10 (auparavant de 6,5/10). Si 72 % des agents se disent fiers de travailler pour le ministère, seuls 23 % déclarent être dans un état d'esprit positif face à l'urgence climatique, tandis que plus de la moitié expriment un ressenti négatif. Les verbatims – plus de 8 500 contributions – mettent en avant l'attachement au service public, la richesse des missions et la bonne ambiance dans certaines équipes. Mais ils soulignent surtout une charge de travail excessive, un fonctionnement en urgence permanent, des réorganisations successives et un manque de reconnaissance.

Le télétravail reste largement plébiscité : 62 % des agents y ont recours et 94 % en sont satisfaits. Toutefois, certains alertent sur la fragilisation du collectif et sur les difficultés managériales liées à la distance. Par ailleurs, 4 agents sur 10 estiment que leur charge de travail n'est pas adaptée et 6 sur 10 déclarent travailler fréquemment dans l'urgence.

Les perspectives d'évolution professionnelle demeurent floues pour près de la moitié des répondants. Le manque de postes, la difficulté de mobilité et l'insuffisance d'accompagnement sont régulièrement cités. La reconnaissance au travail constitue également un point de fragilité, notamment chez les non-managers, tout comme la conduite du changement, jugée insuffisamment claire et concertée.

Pour FO, ces résultats doivent alerter. Ils montrent que l'engagement des agents ne compense plus les effets des réorganisations à marche forcée, de la baisse des effectifs et de la perte de sens ressentie par une partie croissante des personnels. Le baromètre social ne doit pas rester un simple outil statistique : il doit servir de base à de véritables plans d'action en matière de prévention, d'organisation du travail et de reconnaissance professionnelle.

Chaque direction est désormais appelée à s'emparer de ses résultats et à engager des mesures concrètes. Pour FO, il est urgent de changer de cap afin de préserver la santé, le sens du travail et le collectif au sein du pôle ministériel.

A noter qu'un baromètre social des DDI avait été réalisé en 2024 avec une « note » de 6/10 ! Manque de moyens, inadéquation missions / moyens, dégradation des conditions

de travail, le manque de reconnaissance et de soutien ou encore une ambiance morose sont des verbatims qui ressortent des réponses ouvertes. Un gros sujet sur les réformes et le non accompagnement est également présent ainsi qu'un gros sujet sur l'accompagnement RH.

Côté établissements publics, pas de nouveau baromètre social à signaler... il serait peut être utile de les remettre sur l'atelier.



Malvina
mcaubere@feetsfo.fr



Laurent
ljanvier@feetsfo.fr



PORTUAIRE

Stratégie portuaire : quand les mauvais choix deviennent enfin évidents

La stratégie nationale portuaire a fait le choix de concentrer les trafics sur les trois axes fluvo-portuaires que sont la Seine avec Paris, Le Havre et Rouen, le Rhône avec Marseille et le canal Nord-Europe et Calais, Dunkerque.

Les oubliés de la stratégie nationale ? Les ports de la façade atlantique, Bordeaux et Nantes en tête.

Le gouvernement a bien tenté de se débarrasser du port de Bordeaux vers la région, mais celle-ci semble faire la difficile.

Résultat, le Grand Port Maritime de Bordeaux est en berne.

Et faute d'investissements et de développement local des infrastructures, de plus en plus de marchandises se détournent du port de Bordeaux vers celui du Havre, voire, lorsque le port du Havre est saturé, vers celui d'Anvers, en Belgique.

Conséquences des mauvais choix stratégiques de l'Etat Français :

- Les ports français perdent du

trafic donc des emplois,

- Le trafic routier augmente : augmentation de la pollution, de l'usure des infrastructures routières et cela avec des emplois détachés donc des travailleurs extra-communautaires sous-payés,
- Le trafic des ports de nos voisins européens, donc les emplois, augmentent.

Cette situation prévisible et que nous avons dénoncée à l'époque, est désormais confirmée, notamment par une étude Secafi diligentée par la CGT sur les ports de la façade atlantique. A quand les données du ministère?

Reste que c'est toute la stratégie nationale portuaire qu'il faut revoir. Plutôt que de construire une stratégie en forme de copier/coller de ce qui existe chez nos voisins, il conviendrait de s'appuyer sur nos forces, à savoir la quantité de ports qui structure notre littoral et travailler à une coopération et répartition de ceux-ci.

Maintenant que la décentralisation est passée et que chaque col-

lectivité s'est saisie à sa manière de ses infrastructures portuaires, un tel projet ne sera pas une mince affaire politiquement et financièrement. Mais rappelons que les effets économiques et sociaux sont énormes : une augmentation de 10% des trafics portuaires en France, c'est environ 1% de PIB en plus et 150 000 emplois générés.

Encore faut-il avoir une réflexion globale qui intègre tous les modes de transport et notamment le lien entre route et ports.



Étienne
ecastillo@feetsfo.fr





FORMATION PROFESSIONNELLE : LA NOUVELLE CIBLE BUDGÉTAIRE

La loi du 24 octobre 2025, transposant les accords nationaux interprofessionnels (ANI) sur l'emploi des seniors, le dialogue social et les transitions professionnelles, a profondément modifié l'architecture de la formation professionnelle. En effet, depuis le 1er janvier 2026, les dispositifs Transco et Pro-A ont disparu au profit d'un outil unique : la « période de reconversion ». Cette période de reconversion est mobilisable en interne comme en externe.

Pour rappel, la négociation de l'ANI s'était avérée particulièrement difficile et Force Ouvrière avait signé cet accord considérant que « l'essentiel » était préservé : aucun droit nouveau n'a été créé, mais aucun n'a été perdu. La ligne rouge principale concernait la sécurisation du contrat de travail. Le patronat souhaitait pouvoir rompre le contrat à l'issue d'un projet de transition professionnelle (PTP). Cette possibilité a finalement disparu du texte. Le salarié conserve la garantie de réintégrer son entreprise à l'issue de sa formation, sauf s'il choisit une autre voie.

Il n'y a donc rien à attendre en tant que tel de cette loi. Il y a surtout à craindre les mauvaises surprises de la transposition et surtout des décrets d'application.

Pour les éléments techniques, la période de reconversion peut durer de 150 à 450 heures, avec possibilité d'extension par accord de branche.

Elle peut être engagée pour accompagner une mobilité interne ou préparer un départ vers une autre entreprise. Dans les deux cas, l'accord du salarié est requis pour une mobilité externe, et le cadre de consultation ou de négociation avec les représentants du personnel a été précisé, notamment dans les PME.

En la matière, le gros sujet reste celui du financement du dispositif, et ce à plusieurs échelons.

Si les salariés oublient bien souvent qu'ils ont un salaire différé, les patrons, eux, ne l'oublient jamais.

Ainsi, toujours en embuscade, le patronat pousse à ce que les salariés consomment toujours plus leur Compte Personnel de Formation.

Ainsi, lors de l'ANI, l'objectif patronal était bien de pomper à 100% les droits à formation acquis par le salarié pour financer sa reconversion.

Le compromis s'est établi à 50%, avec l'accord du salarié (qui sous pression voire en toute ignorance bien comprise donnera quasi systématiquement son aval au siphonnage de ses droits).

Mais quand il y a de l'argent, le patronat n'est pas le seul intéressé. Ainsi, par le financement de la formation professionnelle alléché, l'Etat entend bien prendre sa part.

Ainsi, les échanges actuels avec le ministère du Travail évoquent une augmentation du ticket modérateur (comprendre payer pour utiliser ses droits) qui passerait de 100 à 150 euros.

Force Ouvrière s'était opposée et s'oppose toujours à la monétisation du CPF, qui avait été présentée comme anodine en son temps. Comme bien souvent, la stratégie à pas de loups du gouvernement, face aux petits arrangements des syndicats complaisants, aura été payante. Et dans le silence de réformes techniques à bas bruit, les salariés perdent des droits.

En parallèle, le gouvernement impose 100 millions d'euros d'économies aux Opérateurs de Compétences (OPCO) plus une application de la TVA, pour une recette supplémentaire estimée à 150 millions d'euros.

Le tout, pris sur les fonds de la formation professionnelle, donc l'argent des salariés.

Enfin, petite cerise sur le gâteau : exit le financement du permis de conduire avec le CPF, première formation demandée par les salariés.

Si les abus (de la part des écoles de conduite) justifiaient d'agir en la matière, nous ne pouvons que déplorer que cela se fasse contre les salariés, qui après avoir été victime de ces dérives sans contrôle, sont aujourd'hui les victimes des recherches d'économie du gouvernement.

Pour revenir sur la création de la période de reconversion, une question centrale se pose : le CPF reste-t-il un droit individuel ou devient-il un levier de gestion des ressources humaines ?

Pour fonctionner, la transition professionnelle doit être au cœur des négociations de branches, menées en partenariat avec les OPCO.

Mais en affaiblissant ces derniers, dont les moyens vont logiquement se concentrer sur les droits des salariés au détriment des travaux plus prospectifs et transversaux, l'Etat oblige les branches à trouver de nouveaux financements, donc à dépendre entièrement de la volonté de négociation des employeurs.

Ainsi, plutôt que d'être un outil de sécurisation des parcours la période de reconversion devient surtout un instrument d'ajustement du marché du travail à la main des employeurs.



**FORCE OUVRIÈRE S'ÉTAIT
OPPOSÉE ET S'OPPOSE
TOUJOURS À LA
MONÉTISATION DU CPF,
QUI AVAIT ÉTÉ
PRÉSENTÉE COMME
ANODINE EN SON TEMPS. »**

LE DESSIN DU MOIS



- À FORCE DE REMPLACER L'HUMAIN,
J'AI FAIT UN BURN-OUT.

