

NOTRE MOT À DIRE



LE JOURNAL DE LA FEDERATION

FEETS

Équipement Environnement Transports Services

L'AUSTÉRITÉ TUE !



Sommaire

P.2 EDITO : L'austérité tue

P.4 Autoroutes

P.5 Fonction Publique

P.5 Nettoyage Propreté

P.6 Prévention Sécurité

P.6 Routes nationales

P.7 Transmport paritime et portuaire

P.7 Transport Aérien

P.8 18 septembre : la manif parisienne en images

EDITO

FAISONS NOMBRE DANS LES MOBILISATIONS ET ORGANISONS LA RIPOSTE POUR QUE PLUS PERSONNE NE MEURE DE L'AUSTÉRITÉ »

ROUTES NATIONALES

[...] LA SÉCURITÉ DES AGENTS DES ROUTES NE DOIT PAS ÊTRE L'OBJET DE PROMESSES DIFFÉRÉES, MAIS UNE PRIORITÉ IMMÉDIATE.



L'AUSTÉRITÉ TUE !

ON FRAGILISE LE
SERVICE PUBLIC, ON
PRIVATISE LES GAINS
ET ON SOCIALISE
LES PERTES.
ON NOUS RÉPÈTE QUE
« C'EST INÉVITABLE ».
NON : C'EST UN CHOIX
POLITIQUE - ET NOUS
LE REFUSONS.

ÉDITO

Ce n'est pas un slogan : c'est une réalité. Les « calendriers » budgétaires ont volé en éclats ; derrière les tableaux et les décrets, il y a des vies, des métiers, notre dignité. On dramatise l'état des finances publiques pour faire avaler des coupes : 44 milliards, 30, 24... peu importe le chiffre brandi, cela ne pèse rien au regard des 211 milliards d'exonérations accordées aux entreprises. On nous demande toujours plus de sacrifices pendant que l'addition s'allonge ailleurs.

Nous avons perdu trois collègues sur le réseau routier national cette année. Avec des effectifs insuffisants, les interventions se font au péril de la vie. L'austérité tue.

Dans le privé, la baisse des indemnités journalières ; dans le public, la décote de 10 % sur le congé maladie ordinaire : des salariés partent travailler malades, au mépris de leur santé et de celle des autres. L'austérité tue.

Le doublement des franchises médicales pousse au renoncement aux soins. La remise en cause de l'Aide médicale d'État met en danger la santé publique : les virus ne demandent pas la nationalité. L'austérité tue.

L'obligation d'« activité » imposée aux allocataires du RSA force des choix impossibles : faire des kilomètres, laisser les enfants seuls, sauter des repas pour payer le carburant. L'austérité tue.

L'allongement du temps de travail - retraites, jours fériés, amplitudes quotidiennes et hebdomadaires - épuise les corps et les esprits, jusqu'au pire. L'austérité tue.

Quand des hausses de contributions retombent sur les usagers - par exemple sur les billets d'avion - la

pression et l'agressivité se déplacent contre les salariés en première ligne (transport aérien, sûreté aéroportuaire). L'austérité tue.

Voilà la vérité derrière les « tableaux de chiffres » de Bercy : chaque coupe a un visage, un risque, une vie au bout. On fragilise le service public, on privatise les gains et on socialise les pertes. On nous répète que « c'est inévitable ». Non : c'est un choix politique - et nous le refusons.

Notre boussole est simple : des salaires qui permettent de vivre, des emplois statutaires partout où le service public en a besoin, la protection sociale financée par la solidarité, l'arrêt des coupes et la remise à plat des exonérations massives qui siphonnent nos moyens.

C'est pourquoi le combat que nous menons contre l'austérité est un combat pour la vie. Ensemble, amplifions-le : dans nos services, nos assemblées, nos unions départementales, sous nos mandats et nos couleurs. Faisons nombre dans les mobilisations et organisons la riposte pour que plus personne ne meure de l'austérité.

L'AUSTÉRITÉ TUE. À NOUS DE LA STOPPER.



Zaïnîl NIZARALY
znizaraly@feetsfo.fr

L'ÉCHO DU ÇONNARD

Bramé par Patrick Martin, grand chef du Medef, en route pour un meeting patronal extraordinaire: « **nous sommes des contributeurs essentiels à la cohésion sociale, à la bonne marche du pays, à la prospérité du pays** ». Les salariés oui assurément, les patrons pas spécialement. Monsieur Martin oublie qu'il existe bien des façons de produire sans patron et sans actionnaires pour venir capter les richesses, siphonner la protection sociale et privatiser les services publics...

LE BLUESKY DU MOIS



FEETS FO
@feets-fo bsky.social

+ Suivre

130 ans d'histoire syndicale !
Depuis 1895 et 1948, FO reste fidèle à son principe fondateur : l'indépendance syndicale, au service exclusif des travailleurs.
Vive la liberté, vive l'indépendance !
Lien vers le communiqué : <https://tinyurl.com/27javzpx>
<https://bsky.app/profile/feets-fo.bsky.social/post/3lzl2fsivxk2f>



23 septembre 2025

FO VOUS DÉFEND



FEETSFO.FR

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

Notre Mot A Dire n°198 - septembre 2025

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 : Septembre 2025 • 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



L'ACTUALITÉ DANS LES SECTEURS EN MODE RAPIDE



AUTOROUTES

La sécurité ne doit pas s'arrêter aux clients, elle doit protéger aussi les salariés !

Le bilan 2024 de l'ASFA affiche une baisse du nombre d'accidents mortels sur autoroutes concédées : 114 accidents, 129 victimes, un niveau historiquement bas. Mais derrière ces chiffres se cache une réalité que Force Ouvrière refuse de passer sous silence : les salariés des sociétés d'autoroutes continuent de risquer leur vie chaque jour sur le réseau.

Deux agents sont encore morts en 2024, percutés alors qu'ils intervenaient sous circulation. Chaque accident de ce type rappelle la dangerosité extrême de nos métiers. Quand un usager en panne peut se mettre à l'abri, nos collègues, eux, doivent travailler au milieu des flux de véhicules lancés à 130 km/h, souvent de nuit, par tous les temps, avec une visibilité réduite et un trafic tendu.

FO dénonce une hypocrisie persistante : on multiplie les campagnes de sensibilisation auprès des conducteurs, mais on laisse les salariés autoroutiers affronter seuls des risques mortels. Les chiffres le confirment : 20 % des accidents mortels impliquent des piétons, dont des agents autoroutiers. À chaque patrouille, chaque mise en sécurité de véhicule, chaque intervention de maintenance, c'est la vie des travailleurs qui est en jeu.

Nous refusons que ces drames soient banalisés ou réduits à de simples statistiques. La sécurité des agents doit devenir une priorité absolue et cela passe par des actes concrets :

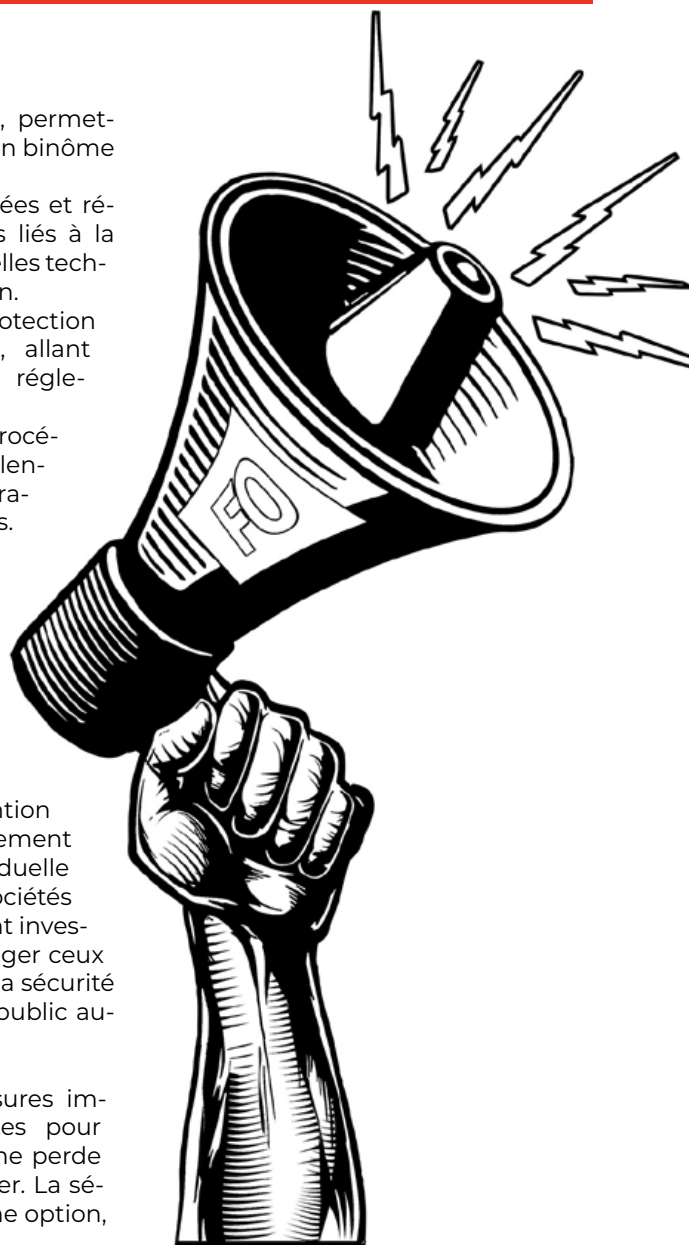
- Des effectifs suffisants, permettant des interventions en binôme systématique.
- Des formations renforcées et régulières sur les risques liés à la circulation et aux nouvelles technologies de signalisation.
- Des équipements de protection modernes et adaptés, allant au-delà du minimum réglementaire.
- La mise en place de procédures garantissant le ralentissement effectif du trafic lors des interventions.
- Une reconnaissance réelle de la pénibilité du travail sous circulation, avec une compensation salariale et sociale à la hauteur des risques encourus.

FO rappelle que la prévention ne peut pas reposer uniquement sur la responsabilité individuelle des conducteurs. Les sociétés d'autoroutes et l'État doivent investir massivement pour protéger ceux qui assurent, au quotidien, la sécurité et la continuité du service public autoroutier.

Nous exigeons des mesures immédiates et contraignantes pour que plus jamais un agent ne perde la vie en exerçant son métier. La sécurité au travail n'est pas une option, c'est un droit fondamental.



Frédéric
fleroux@feetsfo.fr



FONCTION PUBLIQUE

Ponctions salariales sur congés maladie : quand l'État punit ses agents malades

La situation que vivent aujourd'hui des collègues en arrêt maladie est tout simplement scandaleuse. Depuis l'application du décret du 27 février 2025, les agents publics en congé de maladie ordinaire ne perçoivent plus 100 % mais seulement 90 % de leur rémunération pendant les trois premiers mois d'arrêt. Autrement dit, **l'État choisit de punir ses propres agents pour la seule raison qu'ils tombent malades...** pour boucler son budget !

Le cynisme ne s'arrête pas là : alors que la Direction Générale des Finances Publiques a tardé à mettre à jour ses systèmes, de nombreux agents ont continué à toucher leur salaire plein, sans être informés du moindre retard. Résultat : ils sont menacés de **ponctions rétroactives massives**, sans prévenir, sans calendrier clair, sans même la possibilité d'anticiper ou d'étaler les sommes.

Contrairement à un grand nombre de salariés du privé, les agents publics ne peuvent pas compter sur leur prévoyance pour compenser cette perte. Et rien n'est prévu non plus pour les collègues en affection longue durée (ALD), les agents reconnus RQTH, ni même pour les femmes enceintes.

Comment ne pas parler de sadisme quand l'État refuse d'informer correctement ses propres agents, et qu'il les met en difficulté financière au moment même où leur priorité devrait être de se soigner ?

La FFETS-FO a écrit à la DRH du ministère Écologie/Transports/Territoires/Mer pour exiger des **garanties immédiates** :

- une information individuelle claire et transparente, au moins un mois avant toute ponction ;
- la possibilité d'un étalement en fonction de la situation financière des agents ;
- un véritable accompagnement RH et social pour éviter des drames.

Nous avons également porté ce sujet en réunion ministérielle, face à une administration qui continue de se renvoyer la balle entre services locaux, ministère et DGFIP. Cette désinvolture est insupportable, surtout de la part de ceux qui prétendent, la main sur le cœur, se soucier de la « prévention des risques psychosociaux ».

Sur ce sujet comme sur tous les autres impactant la construction

du PLF 2026, les agents publics ont **toutes les raisons d'être en colère**. Quand certains en viennent à envisager de sacrifier leur santé pour ne pas plonger financièrement, c'est bien la preuve que le système est à bout. FO continuera à mettre les pieds dans le plat pour rappeler à l'État-employeur ses responsabilités, et continuera à revendiquer le retrait de ces mesures gravement anti-sociales.



Laurent
ljanvier@feetsfo.fr



NETTOYAGE PROPRETÉ

Un travail en miettes, peu payé et en horaires décalés, et qui génère une organisation complexe, avec une santé qui finit par payer les pots cassés.

Les agents de propreté sont des travailleurs de l'ombre. Ils partent souvent avant que les salariés de l'entreprise n'arrivent et reviennent quand ces derniers quittent les locaux. Ces horaires fractionnés ont des conséquences importantes sur leur santé et leur vie familiale. Alors qu'il serait possible de s'organiser autrement.

La conciliation de la vie professionnelle et de la vie privée : Le problème est patent

Pour que les enfants aillent à l'école et mangent à midi, certains salariés sont obligés de recourir à des stratagèmes. C'est la voisine qui les emmène le matin, tandis que les repas se préparent à l'avance, la veille au soir. Et une autre voisine ou quelqu'un de la famille récupère les enfants à midi.

Ces horaires conduisent également les salariées à mettre au point des stratégies complexes et épuisantes pour pouvoir les concilier ou les cumuler entre eux et avec le travail domestique et les obligations familiales. Ces horaires de travail atypiques contribuent ainsi largement à la précarisation des salariés, à leur isolement et à leur pauvreté.

L'emprise de leur travail sur leur journée est importante, à cause des multiples déplacements et du fait que le temps "libre" qui leur reste en milieu de journée ne peut être partagé avec les proches.

Beaucoup de problèmes de santé

La santé souffre de ces conditions d'organisation. Cela génère des troubles du sommeil, qui s'accom-

pagnent généralement de troubles nerveux (symptômes dépressifs, irritabilité), de troubles gastro-intestinaux à cause de l'irrégularité des prises alimentaires, voire de troubles cardiovasculaires..

La FEETS-FO revendique de longue date le travail. C'est possible de s'organiser autrement comme en Suède ou c'est devenu la norme dans les entreprises ou dans l'agglomération nantaise ou à Rennes ou le travail en journée est mis en place dans les bâtiments administratifs. La ville de Paris expérimente également un système où les salariés pourront choisir de venir travailler à 6h ou à 9h.



Nadia
njacquot@feetsfo.fr

PRÉVENTION SÉCURITÉ

Sécurité privée : un tournant pour la profession (peut-être)

La sécurité privée n'est plus un simple « supplément » aux forces publiques. Avec près de 180 000 salariés en France et une présence quotidienne dans les aéroports, les gares, les sites industriels, les centres commerciaux et les grands événements, elle s'impose comme un acteur clé de la sûreté nationale.

Pourtant, derrière cette montée en puissance, la profession se trouve à la croisée des chemins. Deux voies s'ouvrent :

- Rester enfermée dans une logique de coût le plus bas,
- Ou s'élever vers une profession pleinement reconnue, avec des métiers valorisés, des carrières attractives et des conditions de travail dignes.

De nouvelles formations pour structurer les métiers

Au cœur de cette transformation, la Commission Paritaire Nationale de l'Emploi et de la Formation Profes-

sionnelle (CPNEFP). Cette instance paritaire travaille à l'adaptation des référentiels et au déploiement de formations certifiantes inscrites au RNCP, gage de reconnaissance officielle.

Parmi les nouveautés :

- Le TFP DSP – Directeur d'Entreprise de Sécurité Privée, destiné aux futurs dirigeants d'entreprises de sécurité, qui doivent maîtriser droit social, réglementation et gestion d'équipes ;
- La CCC Chef de Poste en Sécurité Privée, qui consacre un rôle pivot souvent sous-estimé : coordination des équipes, gestion des incidents, reporting ;
- La CCC Agent de Sécurité Mobile, dédiée à ces professionnels qui enchaînent rondes, levées de doute et interventions à horaires variables sur plusieurs sites ;
- La CCC « Maître d'apprentissage et tuteur », pour encadrer les nouvelles générations et assurer une transmission profession-

nelle de qualité ;

- Des certifications cynotechniques, dont la spécialité détection d'explosifs, adaptées à la réalité des menaces actuelles.

Un secteur sous pression sociale

La sécurité privée reste marquée par des tensions persistantes. Les plannings fractionnés, les amplitudes excessives et une rémunération encore faible comparée aux responsabilités assumées fragilisent l'attractivité des métiers.

Les projets d'accords de branche, notamment autour de la durée minimale de vacation (6 heures) ou l'avenant sur les classifications des métiers pour la télésurveillance, montrent que le combat syndical reste d'actualité.



Dominique
ddeschamps@feetsfo.fr

ROUTES NATIONALES

2025 : l'hécatombe des agents des routes, l'urgence d'agir

Depuis le début de l'année, 87 accidents, 3 morts et 12 blessés frappent les agents des routes nationales. Derrière les drames, quelques mesures ont été promises, mais la FEETS-FO alerte : elles ne sauraient effacer la douleur ni remplacer l'indispensable sécurisation du métier.

L'année 2025 restera une année meurtrière pour les agents des routes. Depuis janvier, 87 accidents ont été recensés, dont 3 mortels et 12 blessés pour les routes nationales (voir article sur le secteur autoroutes pour les chiffres concernant le réseau concédé). Ces chiffres terribles soulignent la réalité d'un métier trop souvent invisible mais quotidiennement exposé au danger.

« Lutter contre les accidents du travail est un devoir moral », rappelait l'ancienne ministre déléguée auprès de la ministre du Travail. Cette formule résonne aujourd'hui avec force : chaque accident n'est pas une fatalité mais bien le résultat de conditions de travail encore

insuffisamment sécurisées. Derrière chaque drame, il y a une vie perdue, des familles brisées et des collègues meurtris.

Sous la pression syndicale, le précédent gouvernement a fini par reconnaître certains points essentiels. Pour la première fois, la dangerosité du métier est officiellement actée, avec la bonification du service actif inscrite en Conseil des ministres. Le ministère a également promis de renforcer les effectifs, de généraliser les interventions en binôme, et de mettre en place un suivi spécifique des interventions en bande d'arrêt d'urgence, dont un premier bilan est attendu bientôt.

Ces annonces constituent des avancées, mais elles restent partielles et surtout fragiles. Elles n'atténuent en rien le drame des vies perdues et ne suffisent pas, à elles seules, à garantir la sécurité des agents sur le terrain. Trop souvent, l'histoire a montré que les engagements gouvernementaux pouvaient s'effacer au gré des priorités politiques.

Or, l'urgence ne laisse plus de place à l'attente. Les accidents de 2025 rappellent que la sécurité des agents ne peut dépendre ni des aléas budgétaires, ni des farces politiques. Les recrutements doivent être concrets, les matériels modernisés, les organisations repensées pour protéger réellement celles et ceux qui entretiennent et sécurisent nos routes.

La FEETS-FO le souligne : il faut s'assurer que ce dossier ne soit pas relégué derrière les tracas politiques du moment. Car la sécurité des agents des routes ne doit pas être l'objet de promesses différées, mais une priorité immédiate. Et la FEETS-FO est bien placée pour défendre ces métiers, aussi bien sur les routes nationales que concédées.

Alors, faisons entendre nos voix alors que le projet de loi de finances va bientôt s'écrire ! Pour qu'on n'oublie pas !



Malvina
mcaubere@feetsfo.fr

TRANSPORT MARITIME ET PORTUAIRE

Drones et automatisation : quel avenir pour les emplois ?

Si les drones aériens sont aujourd'hui au cœur de l'actualité, notamment pour leur usage devenu incontournable dans l'invasion de l'Ukraine par la Russie, il existe d'autres drones, moins médiatisés mais en plein essor : les drones maritimes et fluviaux.

Cela fait plusieurs années que le gouvernement français soutient cette filière, lui octroyant des droits de navigation, notamment au large des côtes (jusqu'à 6 milles marins). Et pour cause : des start-up françaises pourraient se positionner sur ce marché prometteur.

Face à l'innovation et surtout aux promesses de richesses, le gouvernement assouplit toutes les normes pour « libérer les énergies » chères au président.

Il n'en demeure pas moins qu'à côté de ce prétendu nouvel eldorado, ceux qui paient l'addition sont — et seront — les salariés, à plus d'un titre.

Un navire drone n'est pas un navire autonome : c'est un navire piloté à distance. Les emplois d'officiers sont donc les premiers menacés. Pour faciliter la transition, ces derniers pourront valider leurs périodes embarquées... à terre, derrière un ordinateur. L'évolution technologique vendue comme au service de la qualité de vie. D'ailleurs, l'évolution des

brevets internationaux va dans ce sens, en accordant une plus grande place aux temps en simulateurs pour valider la formation.

Mais qui restera à bord du navire ? Les personnels d'exécution et de machine.

Autrement dit, demain, des marins navigueront sur des bateaux pilotés à distance. Mais qu'en sera-t-il des zones dangereuses comme la mer Rouge ou le golfe d'Aden aujourd'hui ? Comment seront décidées les routes maritimes, avec quelles possibilités de débarquement pour les équipages ?

Côté portuaire, les drones ouvrent la voie à l'automatisation. Les premiers camions autonomes ont circulé sur le port d'Anvers en septembre 2025, avec en ligne de mire l'automatisation des mouvements portuaires et des échanges entre Anvers et Zeebruges.

Côté fluvial, Voies navigables de France a lancé un appel à manifestation d'intérêt pour des navires autonomes sur son réseau, avec une mise en service possible dès 2029, autrement dit demain.

Aux syndicats qui défendent l'emploi, ces ayatollahs techno-libéraux opposent la théorie de Schumpeter : la destruction créatrice. Une innovation technologique détruit des emplois et en créerait de nouveaux,

souvent plus qualifiés. Une théorie mise à mal par la réalité — ou à tout le moins à nuancer.

Certes, l'automatisation d'un métier nécessite la fabrication d'un robot et sa maintenance, deux sources d'emplois. Mais même si, en théorie, la balance des emplois devait rester positive, ceux-ci sont détruits en Europe et créés ailleurs, sur les lieux de production délocalisés, alors même que nos belles start-up françaises sont largement financées par l'argent public. Le bilan européen est donc négatif.

Surtout, l'automatisation de la chaîne logistique, du transport maritime au transport routier, vise à immuniser la mondialisation contre les salariés et leur droit de grève, perçu comme une entrave au commerce global.

Si l'automatisation peut apporter des gains en matière de confort et de santé ou permettre l'évolution de métiers pénibles ou dangereux, il est indispensable que l'organisation syndicale analyse aussi l'automatisation comme une atteinte à ses capacités d'action et de défense des salariés dans leur ensemble.



Étienne
ecastillo@feetsfo.fr

TRANSPORT AÉRIEN

En vol vers une nouvelle taxe carbone ?

La Cour des comptes vient de publier un nouveau rapport consacré aux objectifs environnementaux du pays :

<https://www.ccomptes.fr/sites/default/files/2025-09/20250916-Transition-ecologique.pdf>

Comme on pouvait s'y attendre, il est impossible de parler de transition écologique sans évoquer le transport aérien.

On y apprend que la demande en biocarburants, déjà supérieure aux capacités de production (déficit de production de 11 % en 2030), devrait encore augmenter avec la progression des objectifs de neutralité carbone européens, notamment ceux pesant sur le transport aérien. À l'horizon 2040, le déficit atteindrait 27 %.

Autrement dit, il n'y a pas — et il n'y aura pas — suffisamment de biocarburants pour répondre aux

obligations imposées au transport aérien...

Avec l'arrivée des nouveaux quotas carbone (ETS 2), la question de l'empreinte carbone du secteur aérien se pose une nouvelle fois. En plein débat budgétaire, la ficelle est un peu grosse !

Pourtant, s'interroger sur l'empreinte carbone du transport aérien n'est pas inintéressant.

Comme le précise la feuille de route de décarbonation du transport aérien, le secteur est responsable de 1,2 % des émissions de CO₂ du pays.

Dans le même temps, sur le plan économique, le secteur contribue à hauteur de 1,8 % du PIB et représente 567 000 équivalents temps plein (ETP), soit 2,1 % des emplois en France.

La question sous-jacente est la suivante : quel est, pour un secteur

donné, le rendement économique et social du CO₂ émis ?

N'est-ce pas le critère à retenir pour hiérarchiser les objectifs de décarbonation et les investissements publics à réaliser ?

Le CO₂ émis par le transport aérien est rentable en emplois.

À l'inverse, lui imposer des objectifs inatteignables faute de carburants alternatifs en quantité suffisante risquerait de détruire de nombreux emplois pour de faibles baisses d'émissions de CO₂.



Étienne
ecastillo@feetsfo.fr

18 SEPTEMBRE : LA MANIFESTATION PARISIENNE EN IMAGES







LE DESSIN DU MOIS



