

ÉCHO MÉTAUX

DOSSIER FILIÈRE NAVALE : VENTS CONTRAIRES ET HORIZONS NOUVEAUX

Adobe ©



INTERVIEW

NICOLAS DUFRÈNE

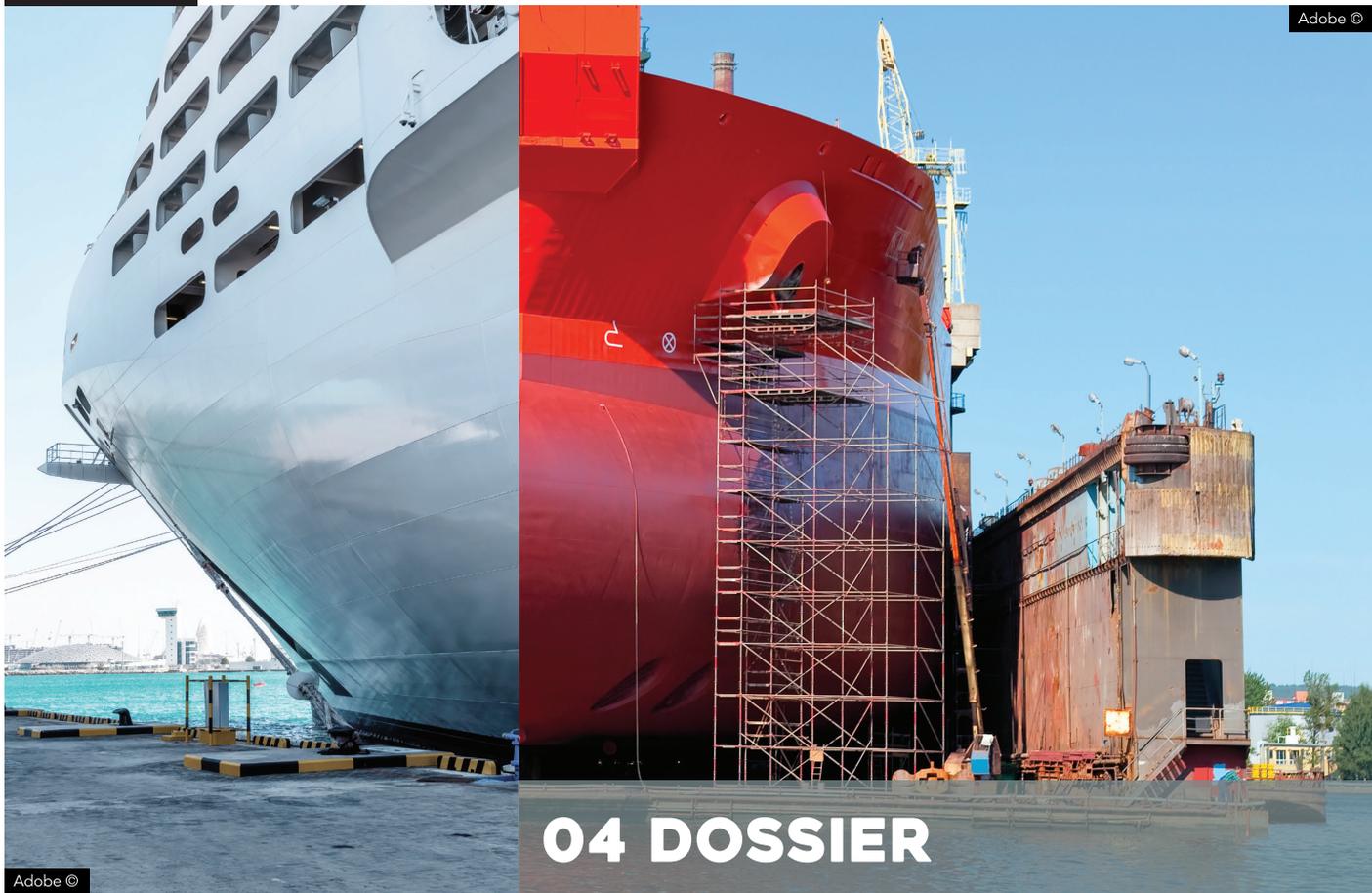
La dette est un excellent instrument
pour discipliner les populations

LE PORTRAIT

CYRIL LE ROUX

On peut être cadre, syndiqué,
et faire carrière





Adobe ©

04 DOSSIER

FILIÈRE NAVALE : VENTS CONTRAIRES ET HORIZONS NOUVEAUX

SOMMAIRE

03 ÉDITO

Mobilisés pour la justice sociale et une industrie forte

13 LES BRÈVES

Lancement de la FOMobile

21 VOS DROITS

Congés payés et maladie

14 INTERVIEW

NICOLAS DUFRÈNE
La dette est un excellent instrument ...

22 LES CHIFFRES

Des chiffres et des mots

19 LE PORTRAIT

CYRIL LE ROUX
On peut être cadre, syndiqué, et faire carrière

Ce mensuel est le vôtre... Organe officiel de la Fédération confédérée FO de la Métallurgie, "ÉCHO MÉTAUX" est le magazine de tous ses syndicats et de tous ses adhérents. Si vous voulez qu'il remplisse efficacement son rôle de lien et de reflet de l'actualité, n'hésitez pas à prendre contact avec la rédaction dès qu'un événement le justifie. Informez-nous des conflits qui surviennent dans votre entreprise et des accords qui y sont signés. Cela donne des éléments de comparaison et rend service à d'autres syndicats, engagés eux aussi dans des discussions. Faites-nous part de vos expériences syndicales. Pour tout ce qui concerne le journal, appelez la Fédération : Tél. : 01 53 94 54 27

ÉDITO

MOBILISÉS POUR LA JUSTICE SOCIALE ET UNE INDUSTRIE FORTE

Le 18 septembre dernier, nous étions nombreux dans la rue. Tous rassemblés pour rappeler une évidence que certains semblent encore vouloir ignorer : sans industrie forte, point d'avenir pérenne pour l'emploi et l'économie.

Mais cette journée de mobilisation était aussi l'expression d'un **autre combat majeur : celui pour un budget de justice fiscale**. Car il ne peut y avoir de souveraineté industrielle et sociale sans redistribution équitable, sans un État capable d'assumer ses missions régaliennes, d'investir dans l'avenir et de protéger ses citoyens. Le succès de cette journée nous oblige : **nous avons su faire entendre notre voix, à nous désormais de peser pleinement dans les discussions à venir, notamment avec le Premier ministre**.

Notre action ne s'arrête pas aux manifestations. Elle se poursuit **à la table des négociations** en étant force de propositions. Là où se construit l'avenir dans le concret. A ce titre, l'Europe doit se doter d'un modèle spatial fondé sur la souveraineté, la diversité et l'ambition. Pour FO Métaux, cela passe par une gouvernance claire, un financement pérenne, une stratégie sécurité-défense affirmée, et une contribution majeure aux défis environnementaux — car le spatial est un pilier essentiel de notre indépendance et de notre influence future.

C'est dans ce contexte économique et politique que nous faisons vivre le **réformisme** afin de revendiquer des **propositions réalistes et ambitieuses**.

La France doit enfin se doter d'un ministre de l'Industrie de plein exercice afin de défendre une politique industrielle ambitieuse soutenant ses entreprises et notamment les PME, souvent sources d'innovation et de savoir-faire trop facilement pillées, pour favoriser une compétitivité déloyale et improductive sur le plan industriel français.

De la rue aux négociations, notre ligne reste constante : **défendre les salariés, porter une vision ambitieuse de l'industrie comportant une politique industrielle, et œuvrer pour une souveraineté choisie, construite et assumée**. La mobilisation du 18 septembre est une réussite collective. Elle renforce notre légitimité et nous donne une responsabilité : **celle de transformer l'élan social en avancées concrètes**.

Valentin Rodriguez



DOSSIER

FILIÈRE NAVALE : VENTS CONTRAIRES ET HORIZONS NOUVEAUX

Frégates, porte-avions, sous-marins nucléaires, paquebots de croisière : la filière navale a le vent en poupe et près de 10 ans de commandes devant elle. Mais son dynamisme reste compromis par des faiblesses structurelles et la nécessité de relever des défis conjoncturels dans un contexte d'explosion de la concurrence. Face à des enjeux multiples, elle ne manque pourtant pas d'atouts, mais saura-t-elle les mobiliser pour se renouveler ?



Au-delà des grands noms bien connus de la filière, la construction navale française repose sur un écosystème dense, profondément enraciné dans des bassins industriels historiques : Bretagne, Pays de la Loire, Normandie, Sud-Est. Naval Group et les Chantiers de l'Atlantique jouent un rôle d'entraînement massif sur tout un réseau d'équipementiers spécialisés, souvent de taille moyenne, qui maîtrisent des savoir-faire pointus dans la chaudronnerie lourde, la mécano-soudure, la propulsion ou les systèmes d'armement embarqués. Ces entreprises, souvent issues du monde métallurgique, adaptent en permanence leurs capacités aux besoins très spécifiques des plateformes navales : résistance à la corrosion saline, tolérances extrêmes, intégration de technologies complexes dans des environnements confinés.

Selon les chiffres du GICAN (Groupeement des Industries de Construction et Activités Navales), la filière navale (construction, conception, réparation, maintenance) génère un chiffre d'affaires annuel approchant les 15 milliards d'euros et emploie directement près de 57 000 personnes en France, mais en fait vivre le double si l'on intègre l'ensemble de la sous-traitance.

A l'heure où la question environnementale mobilise l'ensemble de l'industrie, une filière navale élargie, incluant les industries navales, les énergies marines renouvelables et l'offshore, compterait plutôt dans les 120 000 emplois directs pour un chiffre d'affaires annuel de 35 milliards d'euros. La transversalité est une autre de ses forces : plusieurs compétences mobilisées dans le naval — par exemple, la propulsion nucléaire ou les systèmes embarqués — irriguent

également l'aéronautique, l'énergie ou le ferroviaire, favorisant des synergies technologiques et des économies d'échelle. Les chaînes d'approvisionnement sont relativement courtes, avec une part significative de la valeur ajoutée localisée en France, ce qui constitue un avantage stratégique en période de tensions logistiques internationales.

UNE NOUVELLE CONCURRENCE

Au premier rang des enjeux de la filière : la capacité à répondre à une demande considérable, avec le renouvellement à venir d'une large part de la flotte mondiale. L'ONU estime que près de 100 000 navires de gros tonnage (pétroliers, cargos, porte-containers, paquebots...) circulent sur les océans. Selon l'ADEME, près de 20 000 unités de plaisance arrivent en fin de vie chaque année... Si les Chantiers de l'Atlantique se sont imposés comme plateforme incontournable pour la construction de paquebots, ils restent peu présents sur les navires de transport de marchandises. La France n'en enchaîne pas moins les succès à l'export. Naval Group a signé ces dernières années des contrats majeurs avec l'Égypte, la Grèce et l'Indonésie, tandis que Piriou et les Constructions Mécaniques de Normandie (CMN) se positionnent sur des segments plus légers, avec des patrouilleurs, bâtiments de soutien ou navires multi-missions. Cette dynamique est loin d'être anodine : chaque contrat à l'export finance l'innovation, stabilise la production et renforce la visibilité du tissu industriel, tout en consolidant des alliances géopolitiques majeures. Il

n'en faut pas moins pour faire face à une pression concurrentielle des plus fortes. La Corée du Sud, la Chine (qui produit depuis peu plus de bâtiments militaires que les États-Unis) et l'Italie disposent d'outils industriels puissants, souvent soutenus par des politiques publiques offensives. Sans oublier le Japon, dont l'industrie navale a construit l'impressionnante marine nationale et dispose d'un potentiel redoutable si elle se tourne vers l'extérieur. En France, les efforts de soutien à l'innovation sont encore jugés insuffisants. Notre pays défend sa souveraineté industrielle mais n'opère aucun rapprochement européen alors que sa dépendance aux financements publics impose de sortir d'un isolement qui pourrait à terme devenir synonyme d'asphyxie.

Les problématiques de la navale ne se résument cependant pas aux défis commerciaux et ne cessent de s'élargir, intégrant notamment des questions de sécurité, notamment du commerce maritime. En la matière, l'affaire s'est longtemps jouée en surface, via les routes commerciales empruntées

par les navires d'un port à un autre. Aujourd'hui, près de 80 % du volume en marchandises du commerce international circulent via les mers et les océans. Les fonds marins, eux, abritent les axes de circulation de plus de 95 % des données numériques de la planète, via 486 câbles sous-marins dont la longueur totale équivaut à plus de trois la distance de la Terre à la Lune. S'y ajoutent l'exploitation offshore des énergies fossiles et le développement des parcs éoliens.

La capacité à répondre à la demande, premier enjeu de la filière

Avec à chaque fois autant de navires, d'installations et d'infrastructures coûteuses et d'une importance capitale, mais dont la vulnérabilité a été largement démontrée ces dernières années, l'exemple le plus récent étant celui des houthis, au Yémen, qui n'ont eu besoin que de quelques drones de fortune et d'une poignée de missiles pour tenir en

joue la route maritime de la mer Rouge, par laquelle transite 40 % du commerce mondial (voir art. p.8). A chaque défi néanmoins, l'industrie tricolore s'efforce de se positionner, et notre organisation l'y aide, en participant notamment à l'élaboration de son contrat de filière, signé l'an dernier.

DES FAIBLESSES QUI PERSISTENT

Les carnets de commandes sont bien remplis, les chantiers tournent, les acteurs affichent leur confiance. Mais la bonne santé de la filière navale masque des fragilités de fond. La montée en puissance des grands donneurs d'ordre s'est accompagnée, depuis vingt ans, d'une rationalisation drastique de la sous-traitance : moins de fournisseurs, plus de volume, mais aussi plus d'exigences contractuelles. La pression sur les coûts, les délais et les certifications pousse les PME métallurgiques à adapter en permanence leurs processus, sans toujours bénéficier de visibilité sur le long terme. Le passage de com-



Adobe ©

mandes en rafale — typique des programmes militaires — oblige à jongler entre des pics d'activité très intenses et des périodes creuses où la survie économique devient difficile. De nombreux sous-traitants déplorent cette volatilité structurelle, qui pénalise l'investissement et l'innovation.

Outre cette dimension structurelle, le secteur souffre d'une dépendance aux matières premières (nickel, titane, terres rares...) que connaissent aussi de nombreuses autres filières industrielles. Si la situation plaide, en passant, pour le maintien de capacités sidérurgiques fortes dans notre pays, il ne s'agit pas du défi le plus complexe que doit relever la navale. Le Comité Stratégique de Filière « Industries de la mer » travaille déjà sur des pistes de relocalisation partielle, de recyclage renforcé, et de constitution de stocks stratégiques pour les métaux critiques. Une meilleure coordination européenne serait également un levier puissant, notamment pour peser sur les marchés d'approvisionnement mondiaux ou soutenir des projets communs de R&D. Le boom que connaît le secteur est également fragile pour des raisons humaines. Il souffre d'un vieillissement accéléré de ses salariés, avec une moyenne d'âge qui dépasse les 47 ans dans certaines spécialités critiques. Les métiers du soudage, de l'usinage ou de l'intégration électronique manquent de bras, et les efforts de formation peinent à suivre le rythme des départs. La complexité des compétences requises, combinée à une image encore dégradée de l'industrie auprès des jeunes, freine la constitution d'un vivier renouvelé.

DES FREINS À LEVER

Enfin, les contraintes de délai s'intensifient. L'allongement des cycles industriels, les exigences toujours plus poussées en matière de normes environnementales ou de cybersécurité, et la complexité croissante des systèmes embarqués entraînent des retards fréquents. Historiquement, la construction navale est un secteur à rythme lent (hormis des épisodes exceptionnels,



lors de la seconde guerre mondiale, qui voyaient les chantiers américains produire un « liberty ship » par jour). Il faut 6 à 8 ans pour concevoir, assembler, tester et livrer un bâtiment de premier rang. Un sous-marin nucléaire d'attaque demande jusqu'à 15 millions d'heures de travail, des dizaines de milliers de pièces, et une coordination millimétrée entre des centaines de fournisseurs.

La modernisation industrielle, impérative, constitue la seule réponse possible et un chantier transversal. Mais la construction navale n'est pas une industrie d'assemblage standardisé. Chaque navire est une pièce unique, un prototype à très faible série. Cela rend difficile l'automatisation à grande échelle et limite la rationalisation. Il faut donc agir sur plusieurs leviers. Parmi eux, la numérisation des processus, le recours accru à la simulation, au jumeau numérique, à la fabrication additive ou à l'intelligence artificielle embarquée doivent permettre d'optimiser les cadences, réduire les marges d'erreur, et renforcer la fiabilité. Plusieurs

chantiers expérimentent déjà ces solutions, notamment à Saint-Nazaire et Cherbourg. Pour les spécialistes de la DGA comme du GICAN, il ne s'agit pas de simple rattrapage technologique, mais d'un saut de génération à opérer dès aujourd'hui. Il faudra aussi stabiliser les chaînes d'approvisionnement et prendre à bras-le-corps la question des compétences, du recrutement et de la formation.

Des contraintes uniques, propres à la navale, qui s'intensifient

Au final, la montée en cadence n'est pas une question de volonté ou de discours politique. C'est un processus global, lent, structurant, qui implique toute la chaîne : État, industriels, fournisseurs, salariés. La filière navale peut y parvenir, à condition d'éviter les effets d'annonce, de planifier avec rigueur et de penser dans la durée. Accélérer, oui. Mais sans casser la machine.

LE MILITAIRE, COLONNE VERTÉBRALE DE LA NAVALE

Face à la montée des tensions géopolitiques, les Etats du monde entier s'arment pour sécuriser les routes maritimes ou défendre leur zone économique exclusive, mais aussi rappeler à tous leur puissance. Pour cela, ils misent sur des flottes de guerre toujours plus impressionnantes, qui tirent vers le haut l'activité des chantiers navals français.



Le chiffre d'affaires du secteur naval tricolore connaît une hausse continue depuis plusieurs années, avec une activité tournée aux trois-quarts vers la défense. Selon le Groupement des industries de construction et activités navales (Gican), près de 27 navires de défense ont été livrés en 2023 et près de 80 restent à produire, un chiffre qui continue de croître au rythme des nouveaux contrats. Il faut dire qu'en la matière, l'industrie nationale sait tout faire, et les commandes en sont le reflet : pétroliers ravitailleurs, corvettes, frégates, vedettes, remorqueurs, patrouilleurs, bâtiments de lutte contre les mines, sans oublier des sous-marins nucléaires d'attaque... Derrière, Naval Group, navire amiral de la filière, tourne à pleine vitesse, fort de plus de 18 milliards d'euros de commandes, dont 8,1 milliards engrangés en 2024 grâce aux quatre sous-marins Barracuda achetés par les Pays-Bas ; un chiffre deux fois plus élevé qu'en 2023. Son chiffre d'affaires s'élevait à 4,3 milliards d'euros en 2024 (avec près du tiers à l'export). De quoi se consoler du naufrage du « contrat du siècle », la commande de douze sous-marins par l'Australie, tombé à l'eau en 2021. Ou encore du

récent échec sur le dossier des frégates pour la Norvège ou de celui du renouvellement de la flotte sous-marine canadienne. L'industriel bénéficie à plein du renouvellement de la flotte de la Marine nationale. Et l'élan n'est pas près de retomber.

Signe le plus visible ? La relance des grands programmes d'armement naval par le ministère des Armées. À Cherbourg, Naval Group a découpé les premières tôles de futurs sous-marins de la dissuasion nucléaire de troisième génération (SNLE), pour une mise à l'eau à partir de 2035. Le programme va mobiliser un peu plus de 3 000 emplois directs. Le futur porte-avions de nouvelle génération (PANG), destiné à succéder au Charles-de-Gaulle en 2038, s'impose comme un chantier à 10 milliards d'euros. Le programme mobilise derrière Naval group, maître d'œuvre du système de combat, toute la filière et même au-delà : TechnicAtome pour la propulsion nucléaire, les Chantiers de l'Atlantique pour les études de structure, et une constellation de PME industrielles de haute technicité. Viennent s'ajouter les livraisons régulières de frégates de défense et d'intervention

(FDI), dont le premier exemplaire a quitté les chantiers navals de Lorient le 15 septembre.

Sur l'ensemble du littoral français, l'activité est soutenue. Socarenam, de Piriou et des Chantiers mécaniques de Normandie (CMN) se sont associés pour produire sept patrouilleurs océaniques pour la Marine nationale, avec Naval Group au design et Thales aux sonars et radars. Pour Piriou, le virage vers la défense a été décisif : en trois ans, le chiffre d'affaires a presque triplé, passant de 120 millions en 2020 à 350 millions en 2023. La souveraineté militaire, redevenue prioritaire, dope les affaires. Mais rien n'avance sans l'export. Malgré une concurrence rude, les contrats permettent de maintenir la charge industrielle entre deux livraisons nationales et de réduire les coûts grâce aux séries longues. En novembre dernier, Kership (joint-venture Piriou-Naval Group) a décroché deux patrouilleurs de haute mer pour le Monténégro, Socarenam a signé avec la Marine belge, et le chantier vendéen Ocea avec les Philippines sur 40 patrouilleurs, pour 410 millions d'euros.

L'avenir se dessine aussi avec l'essor des drones, dans le sillage de la guerre en Ukraine. D'ici 2035, 30 % du tonnage militaire mondial pourrait être assuré par des navires non habités. Pour la filière, l'opportunité est immense : ces engins à cycle court et forte valeur technologique ne nécessitent pas d'infrastructures lourdes, ouvrant la voie aux PME et start-up. De quoi renforcer encore la navale française, à condition de saisir la balle au bond. Le français Exail montre la voie : il vient de passer le milliard d'euros de commandes, avec plus de 1 000 drones à produire.

CONSTRUIRE DES NAVIRES PLUS VERTS

Les géants des mers ont une empreinte environnementale à leur image : souvent démesurée. La transformation du secteur à l'aune du changement climatique et des défis qu'il pose à l'industrie est au cœur des problématiques de la navale.

Avec le renouveau du tourisme naval, la question environnementale liée au trafic maritime refait surface. Les navires fonctionnent souvent au fioul lourd, l'un des pires carburants fossiles, rendant urgent le verdissement du secteur. La mise au point des paquebots du futur s'inscrit dans une transformation profonde : la décarbonation du transport maritime. Hydrogène liquide, GNL, propulsion hybride, piles à combustible ou carburants alternatifs... les navires civils deviennent des laboratoires technologiques. Pour les industriels français, cette révolution est à la fois un défi d'ingénierie et une opportunité de leadership, face à la Corée du Sud, la Chine ou l'Italie, soutenues par des politiques publiques offensives. En France, le soutien à l'innovation reste jugé insuffisant...

Au cœur de la relance se trouvent les Chantiers de l'Atlantique, redevenus un acteur-clé sur la scène mondiale. Avec près de 3 000 salariés directs et un écosystème de 5 000 sous-traitants, le site de Saint-Nazaire multiplie les commandes. Les grands armateurs internationaux — MSC, Royal Caribbean, Celebrity Cruises — misent sur des navires toujours plus sophistiqués, capables d'accueillir jusqu'à 6 000 passagers, tout en intégrant les dernières normes environnementales. La France est aujourd'hui le seul pays européen capable de construire, en série, ces unités géantes à haute valeur technologique.

Mais la taille ne suffit plus. La priorité est désormais énergétique et environnementale. Les normes de l'OMI, la pression des ONG et les engagements climatiques imposent une décarbonation rapide. Les navires français embarquent des propulsions GNL, des systèmes de recyclage énergétique, des protections acoustiques et parfois des modules à

hydrogène. En 2023, les Chantiers ont livré le MSC Euribia, l'un des premiers paquebots dotés d'un pilotage énergétique intelligent. Ils testent aussi des voiles rigides automatisées capables de réduire de 20 % la consommation.

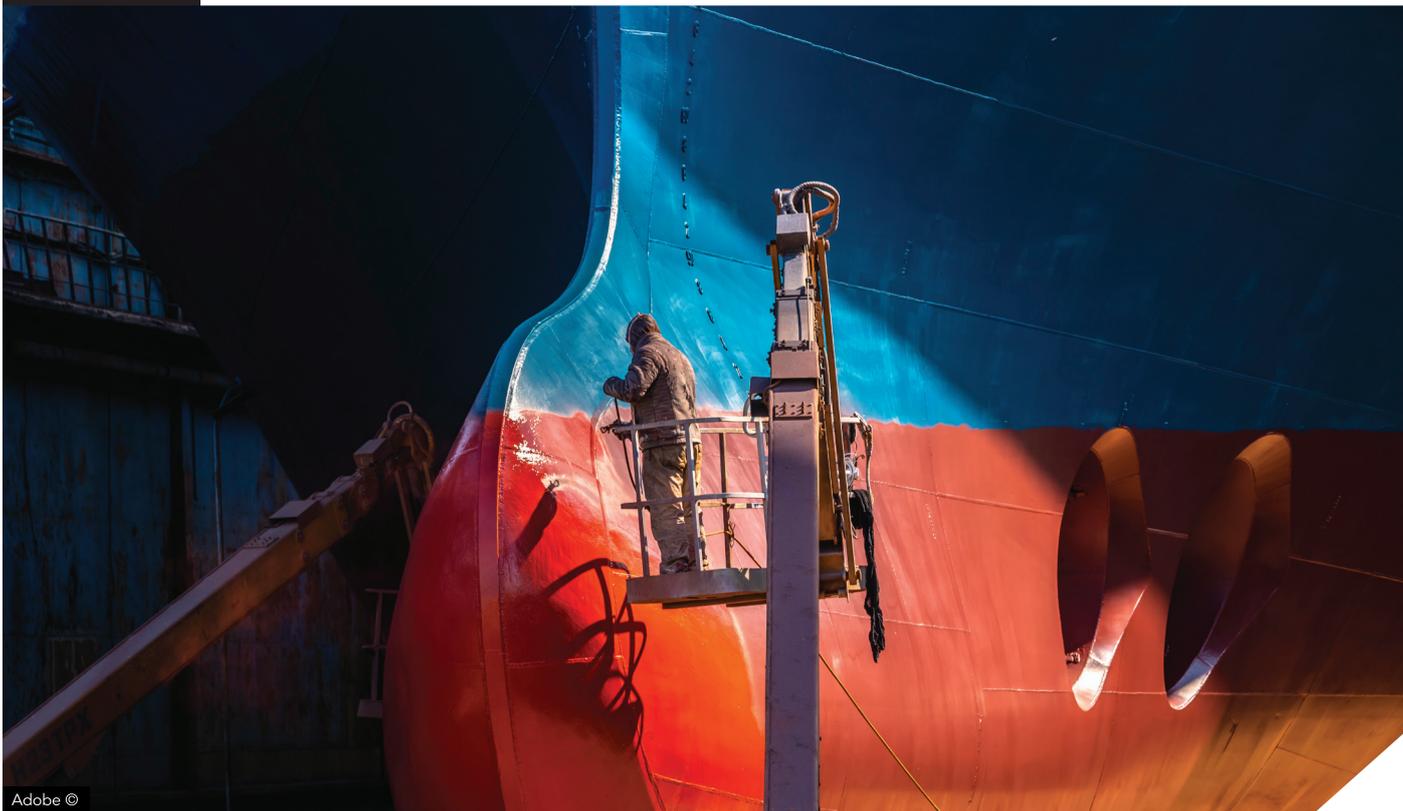
Cette mutation reconfigure profondément les métiers, déjà en tension (voir art. p. 10). Ingénieurs, chimistes, spécialistes de la cryogénie ou électroniciens de puissance collaborent étroitement. Les chaudronniers manipulent des réservoirs à -160 °C, les soudeurs assemblent des alliages composites, les automaticiens gèrent des réseaux embarqués comparables à une centrale électrique. La filière devient pluridisciplinaire, intégrant des compétences venues de l'aéronautique, du ferroviaire ou de l'énergie : un atout, mais aussi un défi de formation et de coordination.

Qui dit construction dit matières premières. Face aux risques de pénuries (voir art. p. 7), le recyclage industriel prend une importance croissante : les alliages des navires en fin de vie contiennent de nombreux matériaux récupérables. La déconstruction navale, longtemps sous-traitée en Asie, redevient stratégique. La Marine nationale et les grands armateurs sont incités à contractualiser avec des chantiers français pour alimenter une boucle circulaire. Selon l'ADEME, 20 000 unités de plaisance arrivent chaque année en fin de vie mais seules 3 000 (source APER) sont officiellement détruites. Promouvoir le recyclage, la réutilisation ou la déconstruction contrôlée devient essentiel. Gouvernements, régulateurs et industriels, déjà très actifs sur l'éco-conception des navires, doivent encore travailler ensemble pour mettre en place des politiques et infrastructures adaptées, afin de limiter l'impact environnemental des bateaux en fin de vie.



L'ÉNERGIE OFFSHORE : UNE DIVERSIFICATION PROMETTEUSE

Les énergies renouvelables, pour l'heure essentiellement l'éolien offshore (voir Echo Métaux n°652), font partie des nouveaux débouchés de la filière navale, qui réalise déjà, au-delà des navires pour ces champs éoliens, des postes électriques en mer, des câbles, des études, des systèmes de surveillance, etc. On peut ajouter à la liste l'installation d'éoliennes sous-marines, sur le modèle de ce que MeyGen a réalisé depuis six années et demie au nord de l'Ecosse, avec quatre turbines géantes plongées à 40 mètres sous la surface qui transforment l'énergie marémotrice en électricité pour 7 000 foyers chaque année. Face aux impératifs de l'urgence climatique, les ponts entre filière navale et énergies marines renouvelables s'affirment comme des solutions d'avenir génératrices d'emplois au sein d'une nouvelle industrie verte.



LES MÉTALLOS DE LA MER : DES SAVOIR-FAIRE À PRÉSERVER

Les carnets de commandes pleins ne font pas oublier que des difficultés de recrutement persistent sur l'ensemble de la filière navale. De la revitalisation des filières professionnelles à l'intégration des nouvelles technologies, l'emploi s'impose comme une problématique centrale.

La construction navale impose des contraintes hors normes. Résister à la corrosion saline, encaisser les variations thermiques, assurer la discrétion acoustique ou la tenue balistique : chaque pièce métallique embarquée, qu'il s'agisse d'une cloison structurelle, d'un arbre de transmission ou d'un système de gouverne, doit répondre à des exigences spécifiques, bien supérieures à celles du bâtiment ou de l'automobile.

Cela suppose une maîtrise parfaite des matériaux, des soudures, des traitements thermiques, et un savoir-faire d'assemblage de haute précision. C'est ici qu'entrent en scène les métallos de la mer. Chaudronniers, soudeurs, tuyauteurs, ajusteurs, mécaniciens navals ou monteurs en systèmes : sans eux, pas de coques résistantes, pas de propulsion fiable, pas d'intégration des

équipements critiques. Ils sont porteurs de compétences rares et constituent l'ossature technique de la filière navale. Pourtant, leur place reste fragile, menacée par la pénurie de main-d'œuvre qualifiée, une faible attractivité des métiers, et la concentration croissante des donneurs d'ordre.

Or les carnets de commandes des industries navales génèrent aujourd'hui de forts besoins en recrutements, pour des métiers sur l'ensemble de la chaîne hiérarchique et des niveaux de qualification. Ainsi, les ouvriers et techniciens de niveau bac à bac+3 indispensables à la conception, à la construction et à la maintenance des navires, sont particulièrement recherchés par les industriels. Les besoins en recrutement sont également importants pour le niveau ingénieur (bac+5), sur les métiers de la gestion des données, de

la supply chain ou encore de la réalité augmentée ou virtuelle. Selon les instances professionnelles de la filière, il faudra procéder à 2 000 recrutements nets par an jusqu'à 2030 (pour 72 000 recrutements au total) pour faire face aux commandes mais aussi au vieillissement de la main-d'œuvre et aux tensions sur les compétences. L'attractivité de la filière est donc un de ses grands enjeux. Les enjeux de recrutement et de formation sont considérables et d'autant plus vitaux que la numérisation et les nombreuses innovations industrielles (jumeaux numériques, co-design ou impression 3D) exigent des salariés toujours plus qualifiés. Le secteur naval est marqué par l'essor de l'industrie 4.0, qui nécessite l'acquisition de nouvelles compétences, autour de logiciels ou d'outils collaboratifs, pour l'ensemble des niveaux de qualification.

RENFORCER L'ATTRACTIVITÉ

Si le technicien de maintenance, l'usineur ou encore le mécanicien naval sont largement touchés par l'arrivée des nouvelles technologies et d'ores et déjà en tension, les data scientists, les architectes et les intégrateurs réseaux ainsi que les ingénieurs en cybersécurité ne sont pas épargnés. Du fond de la cale au sommet des bureaux d'études, la navale a de larges besoins avec un point commun : les profils sont pour la plupart hautement compétents. Mais les métiers manuels et techniques sont en crise de vocations, malgré leur forte valeur ajoutée et leur rémunération souvent supérieure à la moyenne industrielle. Le chaudronnier naval, par exemple, doit savoir lire un plan en trois dimensions, tracer une tôle au dixième de millimètre près, manier des pièces de plusieurs tonnes avec rigueur et sang-froid. Pourtant, les centres de formation peinent à remplir leurs effectifs, les jeunes candidats sont rares et la revalorisation des métiers de la mer afin de booster l'attractivité de la filière est devenue urgente. Comment s'y prendre ?

D'abord, l'anticipation des besoins en compétences passe par un renforcement des formations initiales et continues, mais aussi par une revalorisation sociale et médiatique des métiers industriels. Des initiatives existent — comme les Campus des Métiers et des Qualifications liés au naval, les partenariats avec les lycées professionnels ou les dispositifs d'immersion professionnelle — mais restent à amplifier. Les experts insistent aussi sur la nécessité de construire une filière d'excellence visible, attractive, fédératrice.

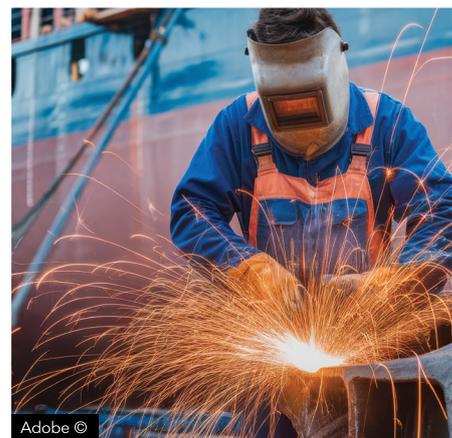
DES RÉPONSES À CONSTRUIRE

Pour répondre à cet enjeu, plusieurs pistes sont envisagées. L'amélioration des conditions de travail — notamment par la robotisation des tâches les plus pénibles, l'usage d'exosquelettes

ou de supports numériques interactifs — vise à moderniser l'image de ces métiers. La robotique et la cobotique, structurants pour l'industrie navale, n'ont pas seulement vocation à être utilisées pour réduire la pénibilité de tâches (comme la soudure, la découpe ou l'assemblage de pièces), mais aussi pour permettre aux techniciens de réaliser des opérations de maintenance ou des interventions au sein d'environnements dits complexes, à l'instar des sous-marins et des sites sensibles. Un constat partagé par l'Observatoire de la Métallurgie, qui insiste également sur les bénéfices apportés par la « maquette numérique », système qui renforce la collaboration entre différents corps de métiers autour des activités de reporting, du contrôle qualité et des cycles de production des chantiers navals.

L'ouverture de formations en alternance, en lien direct avec les besoins des chantiers, constitue également un levier structurant. Mais au-delà des outils, c'est un changement culturel qu'appellent de leurs vœux de nombreux spécialistes : redonner du sens à ces professions, valoriser leur contribution stratégique, et intégrer pleinement les métallurgistes dans la chaîne de conception, en amont des projets. Car les erreurs ne viennent pas toujours du fond de la cale : elles naissent aussi de la distance entre les bureaux d'études et les ateliers de production.

À long terme, la survie des savoir-faire métallurgiques dans la navale passera aussi par leur hybridation technologique. L'impression 3D métallique, les procédés de soudure par friction-malaxage ou par laser, les systèmes de contrôle non destructif automatisés, la numérisation des plans et la réalité augmentée dans l'assemblage : autant d'innovations qui repositionnent le travail de l'ouvrier comme une tâche d'expertise augmentée, et non plus seulement d'exécution. Les experts du CETIM comme de l'ONERA insistent sur ce point : dans la navale, la qualité ne peut être obtenue qu'en combinant technologie avancée et intelligence manuelle.



UN CONTRAT POUR RELEVER LES DÉFIS DE L'EMPLOI

FO Métaux a largement œuvré pour que le contrat de filière signé l'an dernier propose des solutions aux nombreux challenges que connaît la navale sur le front de l'emploi, faisant de l'attractivité des métiers des industries de la mer et de la gestion des compétences un de ses axes structurants. Le Campus national des industries de la mer (CINav) va jouer un rôle central dans leur promotion via les 10 000 rencontres qu'il organise chaque année pour faire connaître les métiers, les formations, et susciter des vocations. Le contrat prévoit aussi d'élargir le vivier de recrutement pour répondre aux besoins d'alternants. La formation devra également intégrer les enjeux de transition écologique et énergétique, au travers du projet FORTEIM, afin d'accompagner l'évolution et la transformation des métiers existants. Derrière ces mesures, qui vont de pair avec une GPEC musclée, une logique : s'adapter aux besoins actuels et futurs des industriels. Autre ambition portée par notre organisation : la féminisation de la filière, avec un objectif de 5 % de croissance des effectifs d'ici 2030. « Avec ce contrat, résume Eric Keller, la filière est bien armée pour construire son avenir. »

COMPLÉTEZ VOTRE FORMATION D'ÉLUS **CSE**



Santé, Sécurité



CSE



Communication



apsac
FORMATION

LES BRÈVES

L'ACTU EN BREF



LANCEMENT DE LA FOMOBILE

Qu'est-ce qui a quatre roues, une bouille sympa et les couleurs du syndicalisme réformiste ? Réponse : la Twingo siglée FO Métaux que les Métaux de Sambre-Avesnois ont étreignée lors de la mobilisation du 18 septembre. Pilotée par le secrétaire de l'USM59, Gaylord Sourmail, la FOMobile a fait forte impression dans les rues de Maubeuge, où les métallos FO de la Sambre-Avesnois étaient venus nombreux. Cette première sortie est l'aboutissement d'une réflexion et d'une démarche engagée depuis plusieurs mois sous l'égide de l'USM, jamais à court d'idées pour faire vivre l'image de notre Fédération tout en la renouvelant. Dans le Nord, la petite auto a d'ores et déjà conquis tout le monde et s'impose comme la nouvelle mascotte des métallos FO.

UNE NOUVELLE USINE POUR DASSAULT

Pour soutenir la montée en cadence sur le Rafale, qui fait un carton à l'export, Dassault a inauguré le 23 septembre un nouveau site ultra-moderne à Cergy (Val d'Oise) pour remplacer celui d'Argenteuil, devenue obsolète. Il produira les parties avant des Rafale, ainsi que celles des Falcon, et sera également en charge de l'aménagement complet du fuselage de l'avion de combat. L'ensemble de ces éléments alimenteront ensuite la ligne d'assemblage finale des appareils de Mérignac (Gironde). Plusieurs dizaines d'embauches devraient en découler cette année.



©Dassault Aviation - C.Cesmeña

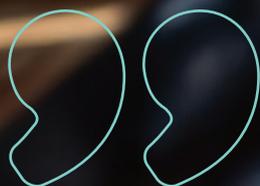
LA RÉINDUSTRIALISATION EN FRICHES

La réindustrialisation française pourrait bien passer par les friches. Face à la loi ZAN et à la rareté du foncier disponible, le Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (Cerema) en dénombre 9 000, jusqu'à 140 000 ha, dont 37 000 immédiatement réutilisables pour implanter de nouvelles usines. Ces sites, déjà artificialisés et souvent idéalement situés, constituent l'atout caché du « made in France » industriel. L'inventaire 2025, publié le 22 septembre, va plus loin avec un indice de mutabilité, outil stratégique pour trier le potentiel de chaque terrain. Mais l'ambition se heurte à un mur : le coût, 540 000 €/ha en moyenne. Certes, le plan de relance et le Fonds vert ont permis la reconversion de 5800 ha en trois ans, générant plus de 10 millions de m² de surfaces productives, mais le rythme demeure insuffisant. La réindustrialisation ne se fera pas sans une politique foncière volontariste. Pour donner à l'industrie française l'espace vital dont elle manque cruellement, il faudra accélérer la transformation des friches.



UN NOUVEAU DSC CHEZ FORVIA

Les 29 et 30 juillet, les métallos FO de l'équipementier automobile Forvia se sont réunis en coordination par visioconférence sous la houlette du secrétaire fédéral Olivier Lefebvre. A l'ordre du jour : la désignation d'un nouveau DSC en remplacement de Frédéric Césard, qui a quitté l'entreprise. Conformément aux statuts fédéraux, l'ensemble des syndicats a été consulté et le processus a abouti à la désignation de Pascal Aussel par notre Fédération.

NICOLAS DUFRÊNEHaut fonctionnaire, économiste
et directeur de l'Institut Rousseau**INTERVIEW****La dette est un excellent instrument pour discipliner les populations**

La France serait, dit-on, face au « mur de la dette » et sa situation financière exigerait des mesures budgétaires drastiques, promesses d'autant de sacrifices. Echo Métaux tente de démêler le vrai du faux sur ce dossier complexe avec un spécialiste des questions institutionnelles, monétaires et des outils de financement public : Nicolas Dufrêne, haut fonctionnaire, économiste et directeur de l'Institut Rousseau, auteur du livre "La dette au XXIe siècle, comment s'en libérer" (éditions Odile Jacob, 2023).

Écho Métaux : L'agence de notation Fitch a dégradé ce 12 septembre la note de la dette française, passée de AA- à A+. Quelles conséquences attendre pour les finances publiques et l'évolution à venir de la dette, qui s'élève à 3 400 milliards, soit 115,6 % du PIB ? Comment en est-on arrivé là, et est-ce préoccupant ?

Nicolas Dufrêne : Nous avons quitté le groupe des pays à risque de défaut « très faible » pour rejoindre celui dont le risque est « faible », où se trouvent déjà la Belgique, Malte et l'Estonie. La différence est assez minime en réalité. Nous avons perdu notre triple A en 2012, avec une dette alors inférieure à 100 % de PIB. Notre dernière dégradation, à AA- en avril 2023, devait avant tout aux tensions sociales

autour de la réforme des retraites. Aujourd'hui encore, c'est d'abord notre instabilité politique qui explique la décision des agences de notation. Historiquement, la France a connu des niveaux de dette beaucoup plus élevés (jusqu'à 300 % !) sans perdre sa solvabilité : l'État n'a pas de problème de paiement.

Les intérêts de la dette sont une question différente. On considère que plus une dette est mal notée, plus la prime de risque augmente, mais ce n'est pas toujours vrai : les USA paient plus que nous malgré une meilleure note. Le Japon affiche une dette aux alentours des 240 %, notée A, donc inférieure à la notation française, mais avec une dette détenue presque intégralement par des institutions et investisseurs japonais, et donc peu présente sur les marchés financiers. Avec un risque de non-remboursement quasi nul, une note si basse n'a pas de sens. Tout dépend donc des lunettes qu'on chausse pour lire les événements... De fait, les agences de notation ne font qu'entériner les pratiques des marchés, et non les dicter. Oui, la charge de la dette va croître avec les taux, mais nous ne sommes pas seuls concernés. C'est d'une grande hypocrisie car même les pays les mieux notés connaissent cette hausse.

De quels outils dispose notre pays pour agir et peser sur le cours des événements ?

Il faudrait plutôt parler de ceux qui n'existent plus ! Je suis surtout sidéré par l'absence de débats sur la banque centrale, dont la politique de fixation des taux et de rachat d'actifs détermine l'essentiel de la charge d'intérêts payés par les États. Les banques centrales sont devenues les premiers créanciers de tous les grands États. Leurs décisions échappent à tout contrôle politique et décident à 90 % des

NICOLAS DUFRÊNE

**LA DETTE
AU XXI^e SIÈCLE
COMMENT
S'EN LIBÉRER**Nicolas Dufrêne
**La dette au XXI^e siècle,
comment s'en libérer**
chez Odile Jacob 2023.



L'argent magique existe bel et bien, mais il ne profite qu'à certains !

conditions de financements des Etats. Pourtant, le débat se concentre sur les 10 % restants, à savoir la réaction des marchés financiers et des agences de notation. La question de la maîtrise à long terme des intérêts et de la dette publique pose celle du contrôle de la Banque centrale, que les marchés et l'économie libérale refusent par principe depuis le tournant monétariste des années 70.

Pourquoi ce refus de remettre en cause leur rôle alors que des mesures actives profiteraient à tous, y compris aux marchés ?

C'est la question qui fâche. J'ai été à l'origine d'une proposition qui a fait grand bruit en 2021 d'annuler les dettes publiques détenues par les banques centrales et de les convertir en investissements. En France, cela correspond à 25 % de la dette. Non seulement on désendetterait les Etats et financerait des plans d'investissements majeurs sans alourdir les finances publiques, mais les marchés aussi pourraient se réjouir puisque l'opération leur permettrait d'investir dans autant de nouveaux actifs solides, dont ils manquent cruellement. Seul bémol : un trou dans les fonds propres de la banque centrale. La Banque des règlements internationaux a pourtant montré que c'était possible, comme l'ont fait le Mexique, le Chili, Israël, parfois pendant des dizaines d'années.

Les opposants invoquent le risque d'hyperinflation, mais l'histoire montre l'inverse. Pendant les Trente Glorieuses, nous avons le circuit du Trésor, une banque centrale moins indépendante faisait des avances monétaires à l'État et le Parlement pouvait chaque année voter pour augmenter le plancher des avances. La dette publique est passée de plus de 200 % du PIB à la sortie de la guerre à seulement 20 % en 1974, avec une inflation maîtrisée. La France s'est dotée des infrastructures qui ont permis son développement, comme son parc nucléaire. On n'investit pas aujourd'hui pour la reconstruction écologique ou le renouvellement d'infrastructures vieillissantes faute de budgets, focalisés que nous sommes sur la dette. Depuis la fin de ces mécanismes et la mise en marché de la dette publique, cette dernière a explosé alors que l'investissement a fondu. Nous sommes revenus à des dispositifs inefficaces, avec l'or en guise de relique barbare, complété par les cryptos et autres bitcoins.

On ne peut pas demander à un algorithme de créer de la monnaie pour la réindustrialisation écologique ou financer des rapatriements d'usine. Les outils des banques centrales ou des Etats pour gérer leur dette sont plus pauvres aujourd'hui qu'il y a 50 ans. Le drame de la dette, c'est celui d'un système absurde où le marché crée les conditions d'un endettement public toujours plus important mais refuse à l'État d'utiliser des mécanismes différents lui permettant de gérer cet endettement à un coût raisonnable, sans recourir à l'austérité qui détruit l'activité économique. Avec pour seul effet, suicidaire, d'empêcher le remboursement de la dette...

Pourtant, le discours public reste concentré sur les dangers de la dette, devenue une sorte de croquemitaine, et promet au pays qui ne saurait la contenir le sort qu'a connu en son temps la Grèce. Pourquoi un tel discours, qui ressemble autant à une diversion qu'à un déni de réalité ?

La dette publique représente un excellent instrument pour discipliner les populations, auxquelles on martèle qu'il n'y a « pas d'argent magique », un bon prétexte pour ne rien donner tout en s'exonérant de toute responsabilité. Elle permet de faire avaler des pilules bien amères sous l'œil de cet épouvantail extérieur que sont les marchés prêts à sanctionner ceux qui ne jouent pas le jeu. Lorsque nous avons proposé l'annulation de dette détenues par la BCE, il nous a été répliqué très sérieusement qu'une dette était « sacrée », fut-elle injuste ou même inutile. Voilà pourquoi tous les sacrifices sont imposés en son nom. Ce n'est pas un hasard s'ils sont toujours demandés aux mêmes, car derrière le discours culpabilisant se cachent de grands intérêts. Est-il réellement indispensable de forcer tout le monde à travailler plus longtemps alors que 3 millions de chômeurs sont bloqués devant les portes du marché de l'emploi ? Faut-il vraiment dérembourser les médicaments alors qu'on fera face demain à plus de pathologies et d'épidémies ? On fait le contraire de ce qu'il faudrait faire dans tous les domaines, même si les gens sont de moins en moins dupes car ils comprennent qu'on instrumentalise leur peur.

Il faudrait ajouter le pouvoir monétaire aux côtés du judiciaire, du législatif et de l'exécutif, car la création monétaire détermine toute la vie économique d'une nation. Les intérêts financiers qui ont mis la main dessus en tirent des profits gigantesques. En 2023, la BCE a créé ex nihilo 143 milliards d'euros pour les donner aux banques en rémunération de leurs réserves, sans contrepartie. L'argent magique existe bel et bien, mais il ne profite qu'à certains !

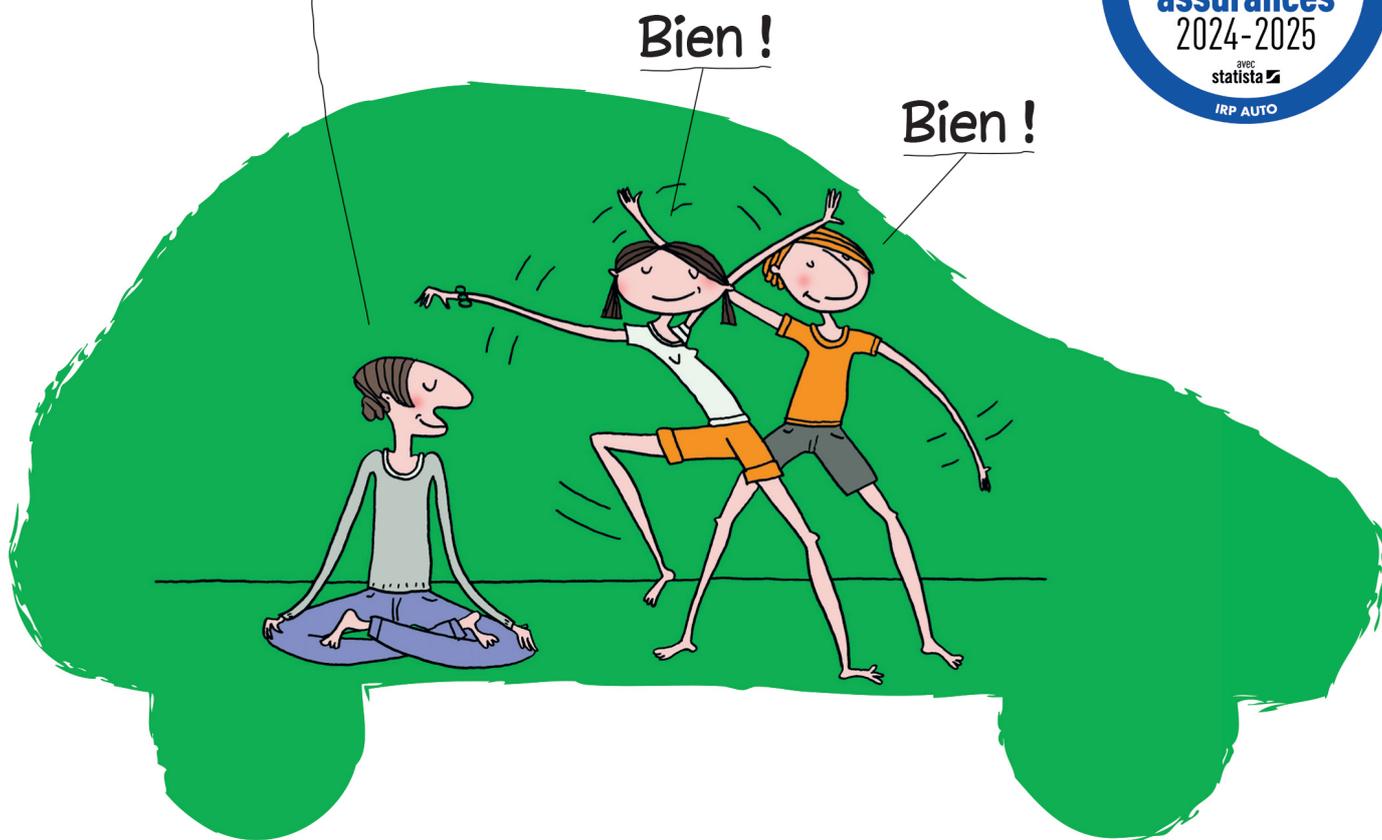
La situation de l'Etat est souvent comparée à celle d'un ménage, dont la mauvaise gestion mènerait à léguer une dette à ses enfants. Quelle est la pertinence de cette comparaison ?

Personne n'a intérêt à ce que les Etats soient réellement gérés comme les ménages des particuliers, sinon ces mêmes

MUTUELLE SANTÉ

La garantie d'une **couverture santé au juste prix !**

Une famille bien protégée,
c'est une famille en bonne santé.



IRP AUTO propose à ses clients des services pour maîtriser leurs dépenses de santé et être informés à tout moment : carte de tiers payant dématérialisée, application mobile, téléconsultation médicale, suivi des remboursements, analyse de devis... Il est le seul organisme référencé par la branche des services de l'automobile en matière de mutuelle santé. IRP AUTO propose aussi des solutions santé adaptées aux entreprises dont l'activité est proche de celle des services de l'automobile.

Pour en savoir plus, rendez-vous sur notre site Internet : www.irk-auto.com

Suivez-nous sur [Linked in](#)



PRÉVENTION **SANTÉ** PRÉVOYANCE | ÉPARGNE | RETRAITE | ACTION SOCIALE

IRP AUTO, LE GROUPE DE PROTECTION SOCIALE DES PROFESSIONNELS DE L'AUTOMOBILE



La dette n'est pas un poids mort si elle sert des investissements au service d'une vision d'avenir.

États auraient depuis longtemps agi de manière responsable et opéré de profonds changements de politique fiscale vis-à-vis des plus riches, des grandes entreprises et de marchés financiers. La dette n'est jamais aussi grave que quand elle fournit le prétexte et l'occasion de couper dans la dépense publique et jamais aussi peu préoccupante que lorsqu'il s'agit de faire des cadeaux et autres ristournes aux plus fortunés.

Faut-il comprendre que la situation résulte de choix politiques clairs maquillés sous des discours catastrophistes ?

On pourrait ne pas avoir de lecture politique de cette question. Et on le ne devrait pas. Mais les voix qui essaient de décrire autrement la réalité, et dont je fais partie, ne sont plus invitées une fois qu'elles ont fait entendre leur discordance. C'est une forme de censure qui ne dit pas son nom. On entend répéter à longueur de journée que notre pays vit au-dessus de ses moyens, sans le moindre argument solide ou sérieux pour l'appuyer, et surtout sans contradicteur, et il est difficile de faire entendre un autre son. Prenons l'exemple des retraites. Le déficit de la branche, selon le Conseil d'Orientation des Retraites (COR) serait de 27 milliards d'euros à horizon 2030. A côté, les allègements de cotisations sociales qui touchent cette même branche s'élèvent à 40 milliards. On a donc organisé l'assèchement du régime pour mieux s'en plaindre ensuite. Revenir sur ces allègements réglerait le problème du déficit de la branche en une seule mesure ! Difficile, pourtant, de faire entendre cette vérité. Toute réforme se fait au bénéfice de la finance, qui gagne dans tous les cas de figure. Sortir de ce cercle suppose un sursaut politique et intellectuel.

Est-ce que, au-delà de la dette, le vrai sujet n'est pas celui du déficit public, avec un budget qui n'a pas été voté à l'équilibre depuis le début des années 1970 ?

On pourrait se diriger, si on le voulait vraiment, vers un budget à l'équilibre, avec une politique fiscale plus juste, notamment en réévaluant les dispositifs d'aide aux entreprises et en revenant sur les allègements généraux de cotisations sociales, qui créent de surcroît des trappes à bas salaires. Cela dit, un budget efficace repose forcément sur une dose de déficit, qui ne doit cependant pas déboucher sur des intérêts payés aux marchés financiers ou des coupes dans les budgets sociaux. Être endetté ne signifie pas frôler chaque jour le dépôt de bilan. Cela peut être au contraire le signe qu'on construit la France de demain. Regardez la transition énergétique et le dérèglement climatique : l'OFCE

estime que cela pourrait coûter jusqu'à 200 milliards d'euros d'investissement jusqu'en 2050. Les financer par l'intermédiaire de la dette se traduirait par des créations d'emplois et d'infrastructures qui peuvent être le ferment d'une nouvelle attractivité. Mais s'attaquer à la dette avec une logique de boutiquier, comme on le ferait pour celle d'un ménage, c'est bloquer les perspectives de création de richesse et de développement. Aborder la dette sous l'angle purement budgétaire revient à prendre le problème dans le mauvais sens. La dette n'est pas un poids mort si elle sert des investissements au service d'une vision d'avenir. Il faut surtout trouver les outils permettant à l'Etat d'injecter de la monnaie selon des objectifs d'intérêt général sans devoir en payer le prix ensuite auprès des marchés financiers.

Dans votre dernier ouvrage, vous plaidez justement pour de nouveaux mécanismes monétaires qui permettraient de créer de la monnaie sans dette, afin de permettre à l'Etat de financer des investissements d'intérêt général.

Oui, mais l'Etat n'est pas le seul vecteur possible. Le Conseil National de la Résistance (CNR) avait imaginé un Parlement du crédit et de la monnaie, comportant des représentants de l'Etat, de la finance, des industries, des syndicats. Un organe qui aurait décidé des règles d'allocation du crédit et de la création monétaire, ainsi que de leurs objectifs. Aujourd'hui, ce serait un bon moyen de rendre à la monnaie son statut de bien commun en y injectant de la démocratie. Nous pourrions décider ainsi collectivement quand et où injecter de la monnaie sans passer par des acteurs privés.

Nous pourrions même imaginer d'introduire une dose de monnaie libre de dette, ciblée sur le développement économique et social, sous contrôle démocratique. En effet, pour le moment, c'est essentiellement par la dette que l'on crée la monnaie, hormis quelques dispositifs particuliers, comme les droits de tirage spéciaux (DTS) au niveau international ou lorsqu'une banque achète des actifs (il y a alors création monétaire sans dette associée). Il faut aller plus loin. Mais attention, cette monnaie sans dette devra avoir une utilisation bien fléchée, sous peine de disparaître dans ce que j'appelle de « trous noirs monétaires », qui sont les marchés financiers et l'immobilier. Plus que jamais, une nouvelle approche de ces questions s'impose. Notons qu'introduire de la monnaie libre de dettes dans le système économique permettrait de réduire le poids des dettes publiques comme privées par rapport aux revenus et de faciliter leurs remboursements, avant que tout le monde n'étouffe sous son poids. Ce serait une arme de désendettement massif.



GROUPE LEGRAND

**Des experts 360° qui vous écoutent et vous accompagnent,
depuis plus de 35 ans !**



Connaître pour savoir, savoir pour agir

Les experts CSE du Groupe Legrand sont là pour vous accompagner, **sur des thématiques financières, juridiques, sociales ou SSCT**, et vous permettre de bien comprendre le périmètre de vos actions, de votre rôle, auprès des salariés que vous représentez.

Groupe Legrand c'est 4 pôles d'excellence...



Expertise comptable



Conseil & Assistance Juridique



Formations CSE - SSCT



Expertise SSCT



www.groupe-legrand.com
20, rue Brunel - 75017 Paris
01 42 25 30 30
info@groupe-legrand.com



LE POR- TRAIT

CYRIL LE ROUX ON PEUT ÊTRE CADRE, SYNDIQUÉ, ET FAIRE CARRIÈRE

À 39 ans, Cyril Le Roux, chef d'unité d'ingénierie sur le développement des systèmes de navigation, incarne un certain renouveau syndical sur le site Safran Electronics and Defense (SED) d'Eragny (Val-d'Oise) et compte bien y faire grandir FO.



Rien ne prédestinait Cyril Le Roux à l'aéronautique, encore moins au syndicalisme. Aujourd'hui, cet ingénieur généraliste, avec spécialité en microélectronique et nanotechnologies, est un acteur clé chez Safran et un pilier de l'équipe FO du site d'Eragny. Après un stage marquant au CNES, il débute comme consultant dans le privé ; sa première mission l'amène à Safran Eragny, qui le recrute en 2011. Il y gravit les échelons jusqu'à encadrer, depuis 2021, une trentaine de personnes en charge des systèmes de navigation - de la conception à l'intégration finale - pour avions, hélicoptères ou même lanceurs de satellites comme Ariane 6.

L'engagement syndical, lui, a pris plus de temps. A Eragny, il est rapidement intégré à l'observatoire social, une structure mise en place par la direction avec différents managers, qui se réunit tous les mois pour évoquer le climat social sur le site. Il y passe 3 ans et l'expérience lui donne envie de plus. Lorsqu'arrive le déploiement de la nouvelle convention collective nationale de la métallurgie, la direction forme les managers et Cyril se retrouve le nez dans les fiches d'emploi. Il songe très vite à compléter ses savoirs par une formation CFESSES avec une organisation syndicale. « Je n'avais aucun lien ou porte d'entrée dans le syndicalisme, se souvient-il. Juste la profonde conviction qu'il est important que les salariés soient organisés et représentés pour la défense de leurs intérêts, et que le dialogue social bien mené profite à tous et à toutes, y compris la direction. » Lors d'un afterwork, une collègue lui parle de FO. C'est elle qui transmet les coordonnées de Cyril qui, contacté peu après, se déplace à l'UD, à Saint-Ouen l'Aumône, pour se former.

Il fait la connaissance de l'équipe FO Eragny et très vite, le courant passe. Pas encore représentative, elle prépare ses élections professionnelles et la DSC FO Laurence Danys lui donne envie de rejoindre FO, fin 2023. L'idée de se présenter au CSE lui trottait dans la tête, et il choisit de se présenter sur la liste FO. « Le choix était assez simple, assène-t-il. Entre ceux qui évitent d'être

trop revendicatifs et ceux qui le sont jusqu'à l'outrance, le choix FO s'imposait, et l'équipe d'Eragny avait fini de me convaincre » Si FO y gagne sa représentativité, Cyril n'est pas élu mais devient RS au CSE. Son engagement a été aussi remarqué qu'apprécié. Laurence Danys le fait intégrer comme expert lors des négociations en central. Il commence avec du lourd : NAO, télétravail et décarbonation. Une expérience formatrice et enthousiasmante. Il en garde néanmoins une légère frustration, constatant que la direction fixe parfois un cadre trop étroit et des marges de négociations trop faibles, dont il atteint trop vite les limites. Mais il en faut plus pour le décourager. « J'ai compris que pour faire bouger les lignes, il faut peser lourd et avoir la capacité à instaurer un rapport de force. Il faut avoir du monde derrière soi, et pour cela, il faut se développer. »

Plus facile à dire qu'à faire sur Eragny, gros centre de R&D qui compte 90 % de cadres, population traditionnellement peu syndiquée et pas toujours très réceptive aux problématiques sociales. Avec l'équipe, ils poursuivent la tenue de réunions hebdomadaires d'information et de communication, qu'ils s'attachent à rendre plus visibles. Et s'attaquent à plusieurs idées reçues sur les cadres et le syndicalisme. « Être un cadre n'est pas une carte magique pour syndicaliser d'autres cadres, il n'y a pas de code secret pour communiquer entre cadres, prévient Cyril : il faut démythifier l'inaccessibilité des cadres. Ceci dit, en être un reste utile car on démontre par l'exemple qu'il est possible d'être cadre, syndiqué (et pas forcément dans un syndicat catégoriel) et de faire carrière. Là aussi, certains mythes sont tenaces et il faut leur tordre le cou. »

Pour le moment, l'heure est au développement de la section syndicale, mais Cyril sait qu'il faut déjà avoir en ligne de mire le prochain scrutin. En attendant, il est passé DS et va passer la main sur le CSE, tout en organisant les successions syndicales qui vont bientôt intervenir, avec toujours la même boussole : l'idée d'une action utile au collectif, et donc à la force des salariés.

VOS DROITS

CONGÉS PAYÉS ET MALADIE : LA COUR DE CASSATION SE RALLIE AU DROIT EUROPÉEN



CASS. SOC., 10 SEPTEMBRE 2025, N° 23-22.732

Le 10 septembre 2025, la chambre sociale de la Cour de cassation a rendu un arrêt de principe qui constitue un revirement majeur en matière de droit aux congés payés. Elle admet désormais que le salarié tombant malade pendant ses congés annuels bénéficie d'un droit au report, mettant ainsi fin à une jurisprudence constante depuis près de trois décennies.

UNE POSITION FRANÇAISE ISOLÉE DEPUIS 1996

Depuis un arrêt fondateur du 3 juillet 1996 (n° 94-13.187), la Cour de cassation refusait de distinguer entre congés payés et arrêt maladie lorsque ce dernier survenait au cours des vacances. Les jours de congés étaient considérés comme définitivement consommés, même si le salarié n'avait pu en profiter en raison d'un problème de santé.

Cette position, solidement ancrée dans la jurisprudence sociale plaçait la France en porte-à-faux vis-à-vis du droit de l'Union européenne.

LE DROIT DE L'UNION ET L'EXIGENCE DU REPORT

En effet, depuis l'arrêt **CJUE, 21 juin 2012, aff. C-78/11**, la Cour de justice de l'Union européenne rappelle que le droit au congé annuel payé, garanti par l'article 7 de la directive 2003/88/CE, constitue un principe essentiel du droit social européen. Ce droit ne peut être vidé de sa substance du fait d'une maladie, laquelle poursuit une finalité distincte : le rétablissement de la santé. Dès lors, si la maladie survient pendant une période de congés, l'effectivité du droit au repos impose que les jours concernés puissent être reportés. Plusieurs décisions de la CJUE sont venues conforter cette analyse, créant un écart croissant entre le droit européen et la jurisprudence française.

UNE PRESSION CROISSANTE SUR LA FRANCE

Le 18 juin 2025, la Commission européenne a adressé à la France une mise en demeure, lui enjoignant de mettre sa législation et sa jurisprudence en conformité avec la directive.

Conscient de l'issue prévisible, le ministère du Travail avait pris les devants : sur sa page officielle consacrée aux congés payés, il recommandait déjà aux employeurs d'appliquer directement la règle européenne afin d'éviter un contentieux « voué à prospérer ».

LE REVIREMENT DE LA COUR DE CASSATION

C'est dans ce contexte que la chambre sociale a opéré son revirement. Dans son arrêt du 10 septembre 2025 (n° 23-22.732), elle affirme : « Il résulte de l'article L. 3141-3 du code du travail, interprété à la lumière de l'article 7, § 1, de la directive 2003/88/CE, que le salarié en situation d'arrêt de travail pour cause de maladie survenue durant la période de congé annuel payé a le droit de bénéficier ultérieurement des jours de congé coïncidant avec la période d'arrêt de travail pour maladie. »

La Cour valide ainsi la solution retenue par la cour d'appel, laquelle avait admis le report des congés d'une salariée ayant transmis des arrêts maladie couvrant ses vacances.

UNE PRÉCISION ESSENTIELLE : LA NOTIFICATION À L'EMPLOYEUR

Dans son communiqué accompagnant l'arrêt, la Cour de cassation insiste sur la différence de finalité entre congé payé et arrêt maladie. L'un vise le repos et les loisirs, l'autre le rétablissement. Priver le salarié du report reviendrait à lui ôter le bénéfice de ses vacances.

La haute juridiction encadre toutefois ce droit : le report n'est possible qu'à condition que l'arrêt maladie soit régulièrement notifié à l'employeur.

UNE DÉCISION STRUCTURANTE POUR LES RELATIONS DE TRAVAIL

Ce revirement, attendu mais désormais consacré, aligne la jurisprudence française sur les exigences européennes. Il met un terme à une insécurité juridique qui alimentait déjà de nombreux contentieux prud'homaux.

Il confère aux salariés un droit effectif au repos, même en cas de maladie intervenue au cours de leurs congés, et oblige les employeurs à revoir leurs pratiques de gestion des absences. Pour FO Métaux, cette décision marque une victoire du droit des salariés et de la logique protectrice du droit européen. Elle met fin à une iniquité qui frappait les travailleurs malades en les privant de leurs congés, notre organisation syndicale se félicite de ce revirement qui aligne enfin la jurisprudence française sur le standard européen. Il faudra veiller à ce que les employeurs respectent pleinement cette règle, sans chercher à en limiter la portée et que les salariés soient correctement informés de leur droit au report.

CHIFFRES...

Tous les mois, FO Métaux vous propose les chiffres clés, ainsi qu'un peu de culture, syndicale bien sûr, autour d'un mot chargé d'histoire et que les métallos connaissent bien.

A320



L'A320, record de livraison !

L'Airbus A320 vient de décrocher un nouveau titre : celui de l'avion commercial le plus produit au monde, dépassant ainsi son rival historique, le 737 de Boeing ! L'appareil, n°1 mondial sur le marché des monocouloirs, a atteint 12 151 livraisons à fin juillet 2025, contre 12 019 exemplaires pour son concurrent américain. La performance est d'autant plus belle que l'A320, avec une première livraison en 1988, est parti dans la course avec deux décennies de retard sur le 737, entré en service en février 1968. Un succès que l'avionneur européen doit en partie à la décision de remotoriser son monocouloir en 2010 avec sa version Neo, plus économe en carburant. Mais derrière les chiffres, il y a surtout la singularité d'Airbus : un modèle industriel construit sur l'innovation, la qualité et la capacité à tenir ses engagements, mais aussi un modèle social fondé sur le dialogue, l'engagement des salariés et la fierté de contribuer à une réussite collective. Cet équilibre entre performance industrielle et pacte social est la véritable force d'Airbus et le moteur de la success story A320.



LE MOT DU MOIS NAVAL

Même si elle a connu des heures plus glorieuses, et si les navires furent longtemps construits en bois, l'*industrie navale* appartient pleinement à la métallurgie. C'est d'ailleurs ce mot de *navire*, en latin *navis*, associé au suffixe *-alis*, qui a donné le terme *naval(e)*, resté immuable à travers les siècles.

Comme ces navires étaient de guerre autant que de commerce, on a tôt fait de parler de *combat naval* et de *bataille navale*, qui n'est pas qu'un jeu, parfois aussi de *blocus naval*. Depuis deux siècles, précisément depuis 1827 sur décision du roi Charles X, les officiers marins français sont formés à l'*École Navale*, appelée par ellipse *la Navale*, installée au sud de la rade de Brest, à Lanvéoc. C'est le seul emploi du mot comme substantif, puisqu'il est sinon toujours un adjectif, dont le pluriel, rappelons-le, est *navals* avec un s (comme pour *bancal* et *fatal*).

La première étape consiste évidemment à concevoir ces structures navigantes, maritimes comme fluviales, capables de se déplacer sur l'eau, mais également sous l'eau, dont principalement tous les types de bateaux et navires, des yachts privés aux énormes paquebots de croisière : cette activité s'appelle l'*architecture navale*. Puis la construction comme l'entretien, la réparation et désormais le démantèlement des bâtiments se font dans un *chantier naval*. Pour la défense, l'ensemble de ces activités relève essentiellement de *Naval Group* (ex-DCNS), détenu par l'État français et Thales. C'est le lointain héritier des arsenaux de la Marine Royale fondés par Richelieu et développés par Colbert.

CHIFFRES CLÉS

SMIC HORAIRE BRUT

11,88 EUROS

SMIC MENSUEL BRUT

1 801,80 EUROS

CHÔMEURS

3 212 400 (CATÉGORIE A, PUBLIÉS LE 29 JUILLET 2025)

INDICE DE RÉFÉRENCE DES LOYERS

146,68 (2^{ÈME} TRIMESTRE 2025)

TAUX D'INTÉRÊT (22 SEPTEMBRE)

1,93 % AU JOUR LE JOUR.

PLAFOND DE LA SÉCURITÉ SOCIALE

3 925 EUROS PAR MOIS (POUR L'ANNÉE 2025 : 47 100 EUROS)

COÛT DE LA VIE

+0,4 % EN AOÛT (+0,4 % HORS TABAC)

+0,9 % EN GLISSEMENT SUR LES 12 DERNIERS MOIS
(+0,8 % HORS TABAC).



PARLONS SOLIDARITÉ !

Pensée par les partenaires sociaux signataires de votre convention collective nationale de branche, l'offre Cœur Industrie propose des aides sociales et des actions de prévention pour accompagner les salariés dans les moments clés de leur vie.

Aides réservées aux entreprises adhérentes à l'offre santé et/ou prévoyance Cœur Industrie, financées par le fonds de solidarité et soumises à conditions.

**Pour les découvrir,
flashez-moi !**



Votre espace client pour gérer vos démarches en ligne

Un gain de temps dans la gestion de votre santé

Réalisez vos actes en ligne

- Affiliation de vos ayants droit et/ou choix d'options facultatives
- Envoi de vos factures, décomptes et devis
- Possibilité de recevoir des alertes en temps réel pour les remboursements
- Réédition de vos cartes de tiers payant

Consultez toutes vos informations utiles

- Tableau de garanties
- Historique de vos remboursements
- Géolocalisation des professionnels de santé à proximité

Pour créer votre espace client ou y accéder :



espace-client.ag2rlamondiale.fr/accueil



AG2R LA MONDIALE

Épargne
Retraite
Santé
Prévoyance