

N° 615 février 2022

N°CPPAP 0220s07170

Fédération FO de la métallurgie

le journal



www.fo-metaux.org

Automobile

Attention au choc électrique !

Alors que la mise à mort du thermique suit son cours, où en est l'électrique ? Son avènement pose de nombreuses questions derrière lesquelles se cachent des conséquences potentielles en termes d'emploi et d'indépendance industrielle, auxquelles notre Fédération tente d'apporter des réponses.

Pouvoir d'achat - p.16
FO obtient de bons accords de salaire

Amcor - p. 19
Le premier séminaire

Développement - p.19
Nouvelle section chez Biotechni

Sommaire



Ce mensuel est le vôtre...

Organe de la Fédération Force Ouvrière
de la Métallurgie,

"FO Métaux LE JOURNAL"

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 • Fax : 01 45 83 78 87

Chiffres à connaître :

SMIC horaire brut : 10,57 euros

SMIC brut mensuel : 1 603 euros

Plafond de la sécurité sociale :

3 428 euros par mois

(pour l'année 2022 : 41 136 euros)

Coût de la vie :

+0,2 % en décembre (+0,2 % hors tabac);

+2,8 % en glissement sur les 12 derniers
mois (+2,8 % hors tabac).

Chômeurs : 3 335 600

(catégorie A, publiés le 26 janvier 2022)

Indice de référence des loyers :

132,62 (4^{ème} trimestre 2021).

Taux d'intérêt (21 janvier) :

-0,51 % au jour le jour.

3 Editorial

4 Le dossier

Automobile :
attention au choc électrique

4-11

15 L'actu en bref

Il est temps d'adhérer !

15

16 Actualité syndicale

USM du Cher :
l'effort permanent

16

FO obtient de bons accords de salaire

16

USM du Nord :
prêts à négocier

18

USM de Corrèze :
le développement avant tout

18

19 Infos

Amtcor :
le premier séminaire

19

Une nouvelle section
chez Biotechni

19

Décès de Sébastien Delacroix

20

Jean-Yves Talhuet nous a quittés

20

21 Vos droits

Temps de déplacement : une question relative

21

22 Jeux

Des métaux et des mots

22



Et toujours
l'information
en ligne sur...

www.fo-metall.com



Si l'on peut se réjouir de la baisse du nombre de chômeurs dans notre pays, comme le montrent les chiffres récemment publiés, il faut cependant se garder de tout triomphalisme en la matière. Au-delà d'une nécessaire analyse plus fine de ces données – combien de salariés restent précaires ? Combien sont en contrat court ? Combien ont été sortis de la catégorie A par un tour de passe-passe ? –, les statistiques de l'emploi ne sauraient à elles seules constituer un bon indicateur de l'état de santé de notre économie, et plus particulièrement de notre industrie, qui continue de souffrir.

Les pénuries de composants électroniques et de certaines matières premières qui contraignent depuis plusieurs mois les acteurs industriels continuent d'entraîner des arrêts de production et des goulets d'étranglement au sein de certains secteurs industriels, notamment l'automobile. De surcroît, la remontée en cadence reste entravée dans certains secteurs, comme l'aéronautique, par les hâtives réductions d'effectifs décidées au prétexte des conséquences de la crise sanitaire. Fort heureusement, nos délégués FO se sont battus pour préserver le maximum d'emplois et les compétences nécessaires afin de faire face à la reprise. Il ne faut pas non plus oublier la hausse des prix de l'énergie, que l'on doit notamment à la situation préoccupante d'EDF et de son parc nucléaire vieillissant et insuffisamment renouvelé pour des raisons politiques, et qui se répercute sur les coûts de production et de transport. Pour l'industrie, cela se traduit par des retards de livraison et un allongement des délais de vente, ainsi que des hausses de coûts et de prix, au risque de compromettre la reprise économique. Derrière, ce sont les salariés qui, comme trop souvent, risquent de payer la facture en servant de variable d'ajustement.

En réponse à cette situation, tout le monde se met donc à parler d'un sujet porté de longue date par notre organisa-

Industrie : assez de discours, des actes !

tion : la relocalisation des productions dans notre pays et la localisation des futures fabrications sur notre territoire. Opportunisme électoral ? Réelle prise de conscience ? Reste que, pour le moment, l'ensemble des acteurs politiques et économiques s'en tiennent à des discours là où il faudrait avant tout agir ! Encore faudrait-il pour cela disposer d'un plan, d'une stratégie, d'une véritable vision de ce que doit être l'industrie, ce qui fait cruellement défaut, faute de penser dans la durée et en ne réagissant qu'en fonction des urgences et des drames industriels et sociaux.

Sur toutes ces problématiques, FO Métaux, dont l'action, la réflexion et les revendications s'inscrivent précisément dans ce temps long dont a besoin l'industrie, n'a eu de cesse de plaider, de prévenir, d'alerter pour qu'une véritable stratégie industrielle soit conçue et mise en œuvre. Alors que l'approche de l'élection présidentielle en France remet l'industrie au centre du débat, la Fédération FO de la métallurgie fait entendre sa voix en formulant analyses et propositions dans un *Manifeste pour une industrie verte* qui va être envoyé aux candidates et candidats. Notre organisation attend d'eux qu'ils se positionnent sur ces propositions et s'en saisissent pour redonner à l'Etat son rôle de stratégie industriel.

Notre Fédération et les métallos FO ne doivent plus être les seuls à nourrir une véritable ambition pour une industrie qui participe au rayonnement économique de la France et pour les millions de salariés qui contribuent à son excellence. Le temps des discours doit finir et faire place, enfin, à l'action !



Organe officiel de la
Fédération confédérée FO
de la Métallurgie

Directeur de la publication :
Frédéric Homez

Imp. Spéciale FO Métaux
N° de CPPAP : 0220s07170

Rédaction : Temps Forts

Publicité : PMV
9, rue Baudoin, 75 013 Paris

Contact :
01 53 94 54 00
contact@fo-metallurgie.fr

Automobile : attention au choc électrique !

Alors que les procès relatifs au « dieselgate » qui a lancé la mise à mort du moteur thermique battent leur plein, où en est la voiture électrique ? Si son avènement est à présent inéluctable, le nombre de problématiques à résoudre pour que la transition se fasse sans casse reste impressionnant. Derrière chaque question se cachent des conséquences potentielles en termes d'emploi et d'indépendance industrielle, que notre organisation prend à bras-le-corps afin de défendre à la fois l'industrie et les salariés.



Moins de pièces à assembler signifie un moindre besoin de main d'œuvre,

Après le Royaume-Uni, l'ensemble du vieux continent se prépare à la fin du moteur thermique à partir de 2030. Si les bienfaits de l'électrique semblent difficilement contestables, il lui reste, au vu des chiffres, encore beaucoup de route à faire, d'autant qu'il faut également lever plusieurs freins. Beaucoup de chemin a été parcouru depuis que l'inventeur écossais Robert Anderson a mis au point la première voiture électrique brute dans les années 1830. Mais ce n'est que depuis quelques années que la technologie est disponible à des prix qui la rendent compétitive. Quoique. Ce dernier point reste largement à discuter. En 2021, les ventes ont presque doublé par rapport à l'année précédente pour une part de marché qui frôle désormais les 10 % (près d'une vente sur cinq si on ajoute les hybrides) selon le Comité des constructeurs français d'automobiles (CCFA). Près de 760 000 véhicules électriques sillonnent actuellement les routes de France, contre à peine 200 000 en 2019. Ce succès cache cependant mal que l'électrique demeure pour le moment un marché encore loin de sa maturité, et essentiellement tiré par les aides publiques. Et pour cause ! Le coût d'achat d'un véhicule

électrique – encore 40 000 euros minimum pour une petite familiale – reste le principal frein pour l'automobiliste. Même si les coûts d'utilisation et de recharge par rapport au thermique sont plus attractifs, et malgré la prime gouvernementale à l'achat d'une voiture électrique (6 000 euros depuis le 1^{er} juillet 2021), il faut tout de même avoir

un capital de départ plus conséquent que pour un modèle thermique. Gagner à l'usage est une cer-

titude, mais il faut pouvoir se payer l'entrée dans le cercle. L'électrique va-t-il s'essouffler ? Les records de ventes enregistrés en 2020 et 2021 cachent aussi le fait que ce sont surtout ceux qui en avaient les moyens qui se sont équipés. Pour les autres, il va falloir attendre encore, notamment avant de se tourner vers un marché de l'occasion (où les aides se limitent à 1 000 euros) encore balbutiant et peu sécurisant pour le consommateur (voir encadré p.7).

Perfusion publique

Pour accélérer le mouvement, les aides se tournent à présent aussi vers l'utilitaire. Le 26 avril 2021, le ministre de l'Economie Bruno Le Maire a annoncé le déplaçonnement de la prime à l'achat des machines industrielles et utilitaires électriques. Début 2021, cette prime s'appliquait à l'ensemble des utilitaires dont le prix d'achat neuf n'excédait pas 60 000 €. Au-delà de ce montant, seuls les utilitaires légers étaient éligibles à la prime. En déplaçant le prix maximal du véhicule, le gouvernement a permis aux gros utilitaires d'être éligibles à la prime, comme le Renault Master électrique (produit en France à Batilly) dont le prix peut dépasser la barre des 60 000 €. En y ajoutant la prime à la conversion, les aides peuvent désormais atteindre 14 000 euros pour l'achat d'une camionnette. Objectif : tripler la part des véhicules utilitaires électriques dans les deux années à venir. Enfin, derrière les ventes de véhicules, l'Etat tente de rattraper le retard dans la mise en place d'un réseau de bornes électriques suffisamment dense pour recharger ce parc en croissance (voir p.6). Si tout ou presque semble fait pour favoriser la montée en puissance de l'électrique, trop peu de réflexion reste accordée à la vitesse de la transition avec le thermique, en particulier de son impact sur l'ensemble du secteur automobile, de sa production jusqu'à son entretien (voir encadré p.9).

Selon le rapport d'information parlementaire « sur la conditionnalité des aides publiques aux entreprises » publié en mars 2021 (voir FO Métaux n°609), « en Europe, l'automobile emploie 12 millions de salariés, mais 4 millions d'emplois sont en danger si la



Une transition d'autant plus périlleuse qu'elle est précipitée...

re-nonciation au moteur thermique ne s'accompagne pas de la localisation de la fabrication des éléments d'un véhicule électrique (actuellement majoritairement importés d'Asie) ». L'automobile est engagée sur un étroit chemin de crête et tout faux pas pourrait avoir des conséquences dramatiques pour des milliers de salariés et, derrière eux, pour des bassins d'emplois entiers. En France, les projections les plus récentes laissent penser que 100 000 emplois pourraient être détruits d'ici 15 ans. Certains constructeurs prétextent même un surcoût pour la production de l'électrique pour considérer qu'une réduction des effectifs sera justifiée, faute de pouvoir le répercuter sur le consommateur, ce qui signifierait voir baisser ventes et marges. Le patron de Stellantis, Carlos Tavares, a prévenu en décembre dernier que pour éviter de tailler dans les effectifs, « au cours de cinq prochaines années, nous devons digérer 10 % de productivité par an [...] dans une industrie habituée à délivrer [des gains de] 2 à 3 % de productivité ». Un effort qui sera pourtant fourni par les salariés...

Les risques de l'excès de vitesse

Depuis le début de cette transition, FO Métaux est et a été force d'analyse, de propositions et de négociations, tant chez les constructeurs que les équipementiers et dans l'ensemble de la filière, pour s'assurer qu'aucune problématique ne serait laissée de côté pour lutter contre les risques de désindustrialisation qui entraîneront la mort de la filière si rien n'est fait : avenir des sites, compétences et formation des salariés, volumes d'activité, rémunérations, pérennité des emplois ou reconversion... Beaucoup reste cependant à faire. Trop peu de sites disposent d'un plan pluriannuel de formation, les délocalisations restent trop souvent la face cachée de la diversification et trop d'opacité subsiste dans la stratégie des grands acteurs industriels, tant au niveau global que de chaque site. « La capacité de la filière à préserver l'emploi dépendra en bonne partie d'une localisation de la production des batteries et moteurs électriques en France, sans oublier les activités annexes comme le recyclage, assène le secrétaire général de la Fédération FO de la métallurgie Frédéric Homez, mais aussi de la capacité et de la volonté de relocaliser les nombreuses activités parties à l'étranger ces dernières décennies. » Alors que la Tesla 3 est le seul véhicule électrique qui figure dans le top 10 des ventes 2021, notre organisation n'en a que plus raison de réclamer la création d'un label « Véhicule électrique fabriqué en France ».

L'ensemble des experts le savent, la fabrication d'un véhicule thermique demande bien moins de main-d'œuvre que son équivalent thermique. « Il n'est pas question que les salariés fassent les frais de la transition, assure le secrétaire fédéral Valentin Rodriguez, qui ne pourra pas se faire sans eux, leurs compétences et leur force de travail. » D'autant que les projets autour de l'hydrogène ou les batteries ne fourniront probablement pas assez d'activités pour assurer une place à celles et ceux qui risqueraient de se retrouver sur le carreau. Il faut d'ailleurs se féliciter que le dossier des batteries, pour lequel se bat FO Métaux depuis plusieurs années, semble enfin trouver une issue satisfaisante avec l'implantation d'une usine dans le Nord (voir p.8) et l'aboutissement du projet d'ACC (im-

pliant PSA) avec un site de production à Douvrin et un de R&D à Bordeaux.

Un autre péril menace l'industrie automobile : celui d'une bulle, au regard de la valorisation boursière délirante de certains constructeurs. Tesla est ainsi cotée vingt-huit fois son chiffre d'affaires, là où les constructeurs traditionnels affichent un ratio de 1,1 en moyenne, alors même que la marque ne détient que 15% du chiffre d'affaires de l'électrique. La fièvre est encore plus délirante chez ses rivaux, qui affichent des ratios de PSR (capitalisation/chiffre d'affaires) stratosphériques tandis que ne cessent d'affluer de nouveaux acteurs, comme Sony. Nikola, fondé en 2015 et qui n'a pas encore lancé une seule voiture, affichait fin 2021 un PSR de 22 000, tandis que les chinois Xpeng et Li Auto culminaient respectivement à des cotes de 47 et 52 fois leurs ventes. Le phénomène draine beaucoup de capitaux qui s'évaporeront en fumée, comme cela a été le cas lors de la ruée de l'aérien vers le low-cost (qui se souvient encore de Flybe ou Aigle Azur ?). Or, cet argent, l'automobile en a fort besoin pour assurer sa transition, et n'a donc pas vocation à devenir une table de black-jack. Un peu de réglementation ne ferait pas de mal, même si le danger est pour le moment circonscrit aux Etats-Unis et à la Chine...

Et l'écologie dans tout ça ?

Enfin, derrière les objectifs immédiats ou à moyen terme pour transformer le parc automobile français et son industrie, il ne faut pas oublier la préoccupation qui est à l'origine de ce big bang : la question environnementale. Malgré ses nombreux atouts, la voiture électrique n'est pas 100 % verte. Sa fabrication nécessite six fois plus de minéraux qu'une voiture classique. Si elle pollue davantage au cours de sa fabrication que pendant son utilisation (au prix d'une pollution cachée car délocalisée en Chine et en Asie), « sur l'ensemble de son cycle de vie, la consommation énergétique d'un VE est globalement proche de celle d'un véhicule diesel », avançait une note de l'Ademe publiée en 2016. Quant à l'indépendance stratégique, croire que sortir du pétrole permet de s'éviter des problèmes géopolitiques est une erreur, les pays occidentaux ayant troqué leur dépendance à l'or noir contre une addiction aux métaux rares qu'ils ne possèdent pas plus. Rappelons pour finir que pour être verte, la voiture doit utiliser une électricité qui l'est aussi, ce qui pose la question des modes de production d'énergie dans notre pays – que FO Métaux a traitée à plusieurs reprises – en plus de soulever celle d'une réflexion globale sur le concept de mobilité.

Bornes de recharge : au pas de charge

Malgré tous les efforts publics et privés, le réseau de recharge, indispensable au succès de l'électrique, demeure insuffisant. C'est loin d'être le seul frein à la transition.



Voilà à quoi pourrait ressembler la station-service du futur.

Si les ventes de véhicules électriques ont fortement augmenté, le déploiement du réseau de bornes de recharge censés les alimenter, lui, semble peiner à passer la seconde. Alors que l'objectif, réaffirmé dans le cadre du plan France Relance, est de parvenir à 100 000 bornes publiques déployées dès 2022, il manquait à fin novembre 2021 près de 50 000 bornes pour boucler ce maillage, malgré une accélération du déploiement, qui repose par ailleurs sur l'action d'acteurs privés alimentés par la manne publique. Concernant l'existant, la disponibilité réelle des bornes en service est bien inférieure à celle espérée. Selon les données de la plateforme d'interopérabilité Gireve, en moyenne 25 % des bornes ne sont pas disponibles 99 % du temps et 9 % sont hors service plus de 7 jours consé-

cutifs. Pour l'heure, les points de charge privés sont dix fois plus nombreux (plus de 300 000) que ceux accessibles au public, sur la voirie (46 %), les parkings (34 %) ou les commerces (20 %). Pour ce qui est de l'expérience de la recharge en elle-

même, une étude de février 2021 de l'observatoire de l'Association française pour l'itinérance de la recharge électrique des véhicules (Afrev) indiquait ainsi que 85 % des usagers s'étaient déjà retrouvés face à une borne en panne au cours des 6 derniers mois, et qu'une recharge sur quatre présentait des défauts. En d'autres termes, cet échec conduit à trouver une autre borne et à faire enfler l'insatisfaction des usagers. Sans oublier la standardisation qui tarde à s'imposer sur les prises et câbles de recharge et fait que la ressemblance avec les smartphones ne se limite pas à la durée de vie des batteries. Pour remédier à ce problème, le ministre délégué chargé des Transports, Jean-Baptiste Djebbari, a annoncé à la mi-février 2021 vouloir développer les infrastructures de charge rapide sur... autoroute ! En affectant à l'opération une enveloppe de 100 millions d'euros sous forme d'aides, les pouvoirs publics veulent faciliter les longs trajets en voiture électrique. Réservé aux particuliers, le dit réseau devrait à l'avenir être doublé d'un jumeau dimensionné pour les poids-lourds. À ce stade, la France compte 440 aires de service sur son réseau routier national, dont environ 200 équipées en bornes de recharge fin 2021. L'initiative devrait permettre de combler le vide en matière de réseau de charge rapide sur les grands axes laissé par l'arrêt brutal d'Izivia en février 2020. D'autant que le réseau Ionity, propriété d'un consortium de constructeurs automobiles allemand, n'est pas encore développé sur tout le territoire. Celui de Tesla demeure réservé aux clients de la marque d'Elon Musk. Ce qui pose d'ailleurs la question de l'accessibilité du futur réseau : abonnement ? Paiement à l'unité ? Ionity, justement, propose un abonnement qui tarifie la recharge à 30 centimes la minute. Pour les non-abonnés, on passe à presque quatre fois plus, ce qui met le 100 km autoroute en électrique au même prix qu'un trajet en Porsche Cayenne. D'autant que les aides gouvernementales, si elles sont les bienvenues, ne seront pas suffisantes vu le prix élevé des bornes (environ 50 000 euros pour une borne de 50 kW). Autre souci : la France reste un pays rural malgré ses grandes agglomérations : deux tiers du kilométrage en France chaque année se fait sur le réseau secondaire, encore mal équipé. L'autoroute enregistre la plus grande partie de son trafic pendant les périodes de vacances, et seule la faible taille actuelle du parc automobile électrique évitera des files d'attentes interminables aux stations de recharge à venir.

Absence de modèle économique

Les stations en question comporteront au minimum quatre points de recharge rapide, dont au moins deux bornes de 150 kW permettant une recharge en moins de 20 minutes. Problème : la rapidité de charge dépend surtout de la capacité de la voiture à l'encaisser, avec généralement une chute de puissance en fin de charge. Les 20 minutes annoncées ne concernent en réalité qu'une poignée de modèles haut de gamme. Les groupes de grande distribution, grands vendeurs de carburants, se sont engagés à installer plusieurs milliers de bornes. Les sociétés d'autoroutes aussi, tout en dénonçant cependant une "absence de modèle économique" pour les opérateurs de bornes sur autoroute tant que les automobilistes n'utiliseront pas l'électrique pour

même, une étude de février 2021 de l'observatoire de l'Association française pour l'itinérance de la recharge électrique des véhicules (Afrev) indiquait ainsi que 85 % des usagers s'étaient déjà retrouvés face à une borne en panne au cours des 6 derniers mois, et qu'une recharge sur quatre présentait des défauts. En d'autres termes, cet échec conduit à trouver une autre borne et à faire enfler l'insatisfaction des usagers. Sans oublier la standardisation qui tarde à s'imposer sur les prises et câbles de recharge et fait que la ressemblance avec les smartphones ne se limite pas à la durée de vie des batteries.

Pour remédier à ce problème, le ministre délégué chargé des Transports, Jean-Baptiste Djebbari, a annoncé à la mi-février 2021 vouloir développer les infrastructures de charge

leurs longs trajets. Voilà qui explique des tarifs élevés pour les charges de forte puissance sur les réseaux Ionity (0,79 €/min) et Total (0,65 €/min). Ce qui rend les trajets à l'électricité sur autoroute beaucoup plus chers que ceux effectués avec une voiture essence ou diesel équivalente.

L'hybride rechargeable, qui gagne des parts de marché et a même dépassé le diesel pour les voitures neuves, ne permet pas d'échapper à la recherche de bornes et s'avère même une mauvaise idée au plan environnemental puisque trop souvent rouler sur le seul moteur à essence avec une batterie vide consiste à tirer du poids en trop (en moyenne 250 kg) et donc à entamer les qualités routières du véhicule, à surconsommer et, par conséquent, à polluer. Les entreprises, attirées par la fiscalité avantageuse des véhicules électrifiés, en font la dure expérience en constatant que leur flotte roule majoritairement de cette façon. C'est-à-dire batteries vides et réservoir siphonné par des employés peu enclins à recharger à la borne. Encore faudrait-il qu'il y en ait en nombre suffisant sur le parking de l'entreprise. L'Etat, qui veut d'ailleurs inciter les entreprises à installer des bornes, oublie largement que la majorité des salariés travaillent pour des structures dont la taille ne permet pas ce genre d'opération. Et les entreprises représentent pour le moment la moitié des ventes électriques !

Les stations de charge rapide sont un point clé pour sortir les voitures électriques de l'usage local auquel elles sont souvent cantonnées aujourd'hui. Volkswagen l'a d'ailleurs bien compris puisque le constructeur allemand, qui joue son va-tout sur une gamme intégralement électrique, a annoncé dans la même période un investissement de 400 millions d'euros pour le développement d'un réseau de recharge en multipliant l'existant par cinq. Le raisonnement est simple : mieux vaut s'assurer que les clients ne boudent pas les voitures électriques lors de leur arrivée en masse sur le marché. Ce faisant, le constructeur a mis le doigt sur le nœud du problème : à quoi bon acheter un véhicule si son approvisionnement en énergie relève du défi quotidien ? Nombre d'acteurs partagent cette



Les réseaux de recharge privés tiennent pour le moment le haut du pavé.

ana-

lyse et observent la réponse des pouvoirs publics avec attention. Notre organisation aussi, car derrière les enjeux économiques, il y a l'emploi de millions de salariés.

C'est peut-être du côté de Saint-Pierre de la Réunion qui viendra la solution à la fois écologique et efficace. Deux entrepreneurs y ont mis en place une solution originale : une station de recharge entièrement alimentée par l'énergie solaire grâce à ses panneaux photovoltaïques. L'entreprise ambitionne d'en installer 400 sur l'île d'ici deux ans. Reste à importer le soleil en métropole...

Avec un parc automobile affichant une moyenne d'âge de neuf ans, le remplacement du thermique par l'électrique promet de prendre un certain temps. Parmi les freins à la transition, le prix constitue un facteur de premier ordre que les pouvoirs publics pensent encore surmonter à grands renforts d'aides publiques. Si le récent bond des ventes d'électrique semble à première vue leur donner raison, il occulte facilement un fait que la prochaine fermeture du robinet des aides va rappeler à tous : ce sont d'abord ceux qui en avaient les moyens qui sont passés à l'électrique. Avec un coût moyen se situant autour de 40 000 euros pour un véhicule neuf, la seule véritable porte d'entrée vers l'électrique pour la plupart des ménages reste le marché de l'occasion (qui représente 4 véhicules vendus sur 5), par ailleurs peu subventionné, sur lequel planchent déjà les concessionnaires. Si le faible nombre de véhicules électriques en circulation limite les dimensions du potentiel marché de l'occasion, ce n'est pas le seul obstacle à son développement. Tout candidat à l'achat d'une électrique d'occasion est aussi une personne ayant été en possession d'un smartphone vieillissant à recharger toutes les deux heures, qui se pose donc cette question : comment vérifier la durabilité de la batterie autour de laquelle est bâti le véhicule. Au-delà d'un certain nombre de cycles de recharge, leur chimie commence à se dégrader, affectant leur autonomie, point crucial d'un éventuel achat. Sur ce marché balbutiant, plusieurs cas d'arnaque ont déjà été recensés, mettant en scène certains concessionnaires peu scrupuleux usant de divers artifices logiciels, comme le « recalibrage » de la capacité de la batterie, pour redonner le temps de la vente sa virginité au véhicule et faire croire qu'il peut encore dévorer le bitume à plein pneus. C'est un coup dur pour le client, mais une menace pour le secteur automobile dans son ensemble. Asymétrie de l'information : c'est ainsi que l'on qualifie la différence entre la situation du vendeur (qui connaît la qualité et la valeur exactes du produit qu'il vend) et de l'acheteur (dont l'information est plus incomplète), et que le marché de l'occasion illustre bien. C'est encore plus vrai pour l'électrique. Selon les modèles et les batteries qui les équipent, les durées de vie varient de manière conséquente et les moyens de s'assurer de la réalité des performances promises sont quasi nuls pour l'acheteur. Tout repose sur la confiance. Si la puissance publique souhaite réellement accélérer la transition du moteur à explosion vers l'électrique, elle doit donc se pencher sérieusement et sans tarder sur le marché de l'occasion. A elle de compenser l'asymétrie en imposant mesures, normes et contrôles qui permettront à l'électrique de devenir une bonne occasion.

L'occasion de se mettre au vert

Batteries : l'Europe cherche son tempo

Au cœur du véhicule électrique, la batterie est aussi au centre de la concurrence entre industriels. Face à l'Asie, l'Europe et la France ne sont peut-être pas aussi désarmées qu'il pourrait sembler...

Quel est le point commun entre un téléphone portable et un véhicule électrique ? Ils sont tous les deux construits autour de leur batterie. Pour la voiture, elle représente environ un tiers du coût total (contre plus de la moitié il y a 5 ans). Organe central de la « voiture verte », elle est aujourd'hui au cœur d'une problématique industrielle en apparence simple : sa fabrication. En 2020, la France et l'Europe ont mis en chantier un « Airbus des batteries » censé permettre à l'industrie automobile du vieux continent de trouver enfin son indépendance en ce domaine face à la Chine, devenue en moins d'une dizaine d'années le premier fabricant de batteries électriques au monde et dominant chaque étape de la chaîne de fabrication. Dernière phase de son ascension, elle souhaite désormais influencer sur la rédaction de normes internationales sur le lithium pour favoriser ses entreprises sur les marchés internationaux. Face à elle, l'Europe, qui veut elle aussi se tailler une part dans le marché des batteries

électriques, tente de se faire entendre et de s'imposer à la table des négociations. En juin 2020, la Chine a obtenu la création d'un comité international de normalisation sur le lithium ainsi que sa présidence. L'objectif : établir une série de normes couvrant l'extraction du lithium, sa transformation et la fabrication des batteries, et que chaque pays devra respecter. Et rester donc maître du jeu.

Entretemps, le dossier a connu des avancées, dans le bon sens comme dans le mauvais. La localisation d'une usine de batteries à Douai, dans le Nord, s'est confirmée. Il faudra cependant veiller à ce que ce nouvel acteur, chinois, ne vienne pas renforcer l'hégémonie marquée de son pays sur les batteries au moment où l'Airbus européen des batteries a d'ores et déjà réduit sa voilure. Le lancement de Re-



La batterie représente une forte part de la valeur ajoutée du véhicule.

nault

Electricity à proximité, filiale de Renault qui vise la production de 400 000 véhicules par an, et à la création de laquelle FO Métaux a participé, a constitué une autre bonne nouvelle. Mais le 5 mai 2021, l'Agence internationale de l'énergie (AIE) a publié un rapport qui a quelque peu douché l'enthousiasme général et rappelé à tous les acteurs de l'automobile la persistance de plusieurs points critiques, notamment celui de la disponibilité des minerais nécessaires au déploiement d'une économie verte, qui se trouvent être indispensables pour les batteries. Un effort concerté pour atteindre les objectifs de l'Accord de Paris signifierait un quadruplement des besoins en minéraux pour les technologies énergétiques propres d'ici 2040, écrit l'agence. Une transition encore plus rapide, visant à atteindre le « zéro émission nette » à l'échelle mondiale d'ici 2050, nécessiterait six fois plus d'intrants minéraux en 2040 qu'aujourd'hui. La conclusion est sans appel : « Les données montrent un décalage entre les ambitions climatiques de la communauté internationale et la disponibilité des minéraux critiques qui sont essentiels à la réalisation de ces ambitions ».

Hégémonie chinoise

Notre organisation l'a déjà souligné : cette disponibilité est au cœur d'enjeux géopolitiques et commerciaux majeurs. Pour le lithium, le cobalt et les terres rares, essentielles à l'automobile électrique, les trois premiers pays producteurs contrôlent bien plus des trois quarts de la production mondiale. En 2019, la République démocratique du Congo (RDC) et la Chine assuraient quelque 70 % et 60 % de la production mondiale de cobalt et de terres rares. La Chine apparaît également en situation de quasi-monopole quant à la transformation de ces minerais : la part du pays dans le raffinage est d'environ 35 % pour le nickel, de 50 à 70 % pour le lithium et le cobalt, et de près de 90 % pour les terres rares.



La production de batteries, une spécialité qui reste asiatique.

Le rapport de l'AIE pointe également un autre problème : la situation risque fort de se tendre. Une transition massive et trop rapide vers l'électrique pourrait en effet provoquer des pénuries. Outre la complexité des opérations d'extraction, le secteur fait face à une baisse de qualité des minerais, ce qui entraîne au passage, outre une baisse du rendement, une plus forte consommation d'énergie, et donc une pression à la hausse sur les coûts de production, les émissions de gaz à effet de serre et les volumes de déchets. Souci supplémentaire et ironie de l'histoire, l'organisation souligne les « risques climatiques ». Autrement dit, le dérèglement climatique pourrait compromettre l'extraction des minerais censés accompagner son atténuation. « Le cuivre et le lithium sont particulièrement vulnérables au stress hydrique en raison de leurs besoins élevés en eau, indique l'analyse. Plusieurs grandes régions productrices telles que l'Australie, la Chine et l'Afrique sont également soumises à des chaleurs extrêmes ou à des inondations, ce qui pose de plus grands défis pour assurer un approvisionnement fiable et durable. » Côté droits humains, il ne faut pas oublier les conditions d'extraction, comme celles des 40 000 enfants travaillant dans les mines de cobalt de la très instable République démocratique du Congo selon Amnesty International...

La réponse européenne

Face à ces problématiques, l'Europe s'apprête à dégainer une nouvelle arme pour empêcher les batteries asiatiques d'inonder le continent en jouant sur le même terrain que la Chine : la réglementation. « Les batteries mises sur notre marché, quelle que soit leur origine, devront être durables », a prévenu fin 2021 le vice-président de la Commission européenne Maroš Šefčovič. En plus des normes de durabilité, le règlement en cours de discussion devrait ajouter des critères de performance et de recyclage, et imposer un étiquetage montrant l'origine des matériaux utilisés dans la batterie, qui devront eux aussi répondre à des exigences en matière de durabilité et de droits de l'homme. De quoi réduire considérablement le nombre de batteries fabriquées à l'étranger pour la vente en Europe. S'il faudra éviter la mise en place d'une



Douai va bientôt accueillir son premier véhicule électrique.

« usine

à gaz », FO Métaux ne peut que se féliciter de ces actions sur les normes, dans l'esprit des revendications de son *Manifeste pour une industrie verte* publié à l'occasion de la présidentielle 2022.

Face à la lenteur de développement des nouveaux projets d'extraction (16 ans en moyenne), et même si des explorations comme celle d'Eramet pour produire du lithium français sont intéressantes, il y a cependant urgence à innover, à trouver d'autres façons de faire des batteries en investissant dans la R&D, comme le réclame avec constance FO Métaux. Mettre le paquet sur le recyclage et le réemploi (dont FO Métaux vous parlait dans son numéro de décembre 2020) doit aussi devenir enfin une priorité, afin d'envisager le verdissement du cycle industriel dans son entier.

Peu d'usure des rares pièces qui constituent le moteur, plus de vidange, moins de plaquettes de frein à remplacer grâce au freinage régénératif, etc. : « le volume d'intervention sur les véhicules électriques est moitié plus faible que sur les véhicules à essence. En termes de pièces, c'est le même résultat », confirmait l'Observatoire des Métiers des Services de l'Automobile en mars 2021. Les données, qui s'appuient sur le retour d'expérience norvégien, pays précurseur qui a déjà électrifié plus de la moitié de son parc, sont certes à compléter sur ce marché en devenir, mais au-delà de la baisse d'activités, les professionnels s'interrogent également sur les compétences nécessaires pour la prise en charge de l'électrique. Certains ont déjà entrepris de faire évoluer leur business model, comme Midas, qui se diversifie sur la prise en charge des flottes de véhicules électriques, avec notamment les 800 Smart du réseau d'autopartage ShareNow. Mais si les grands réseaux comme Speedy et Midas peuvent se permettre des investissements importants sur la formation, la R&D et la réorientation de leur modèle d'affaires, les indépendants, nombreux dans le secteur, sont moins bien armés face au défi de l'électrique.

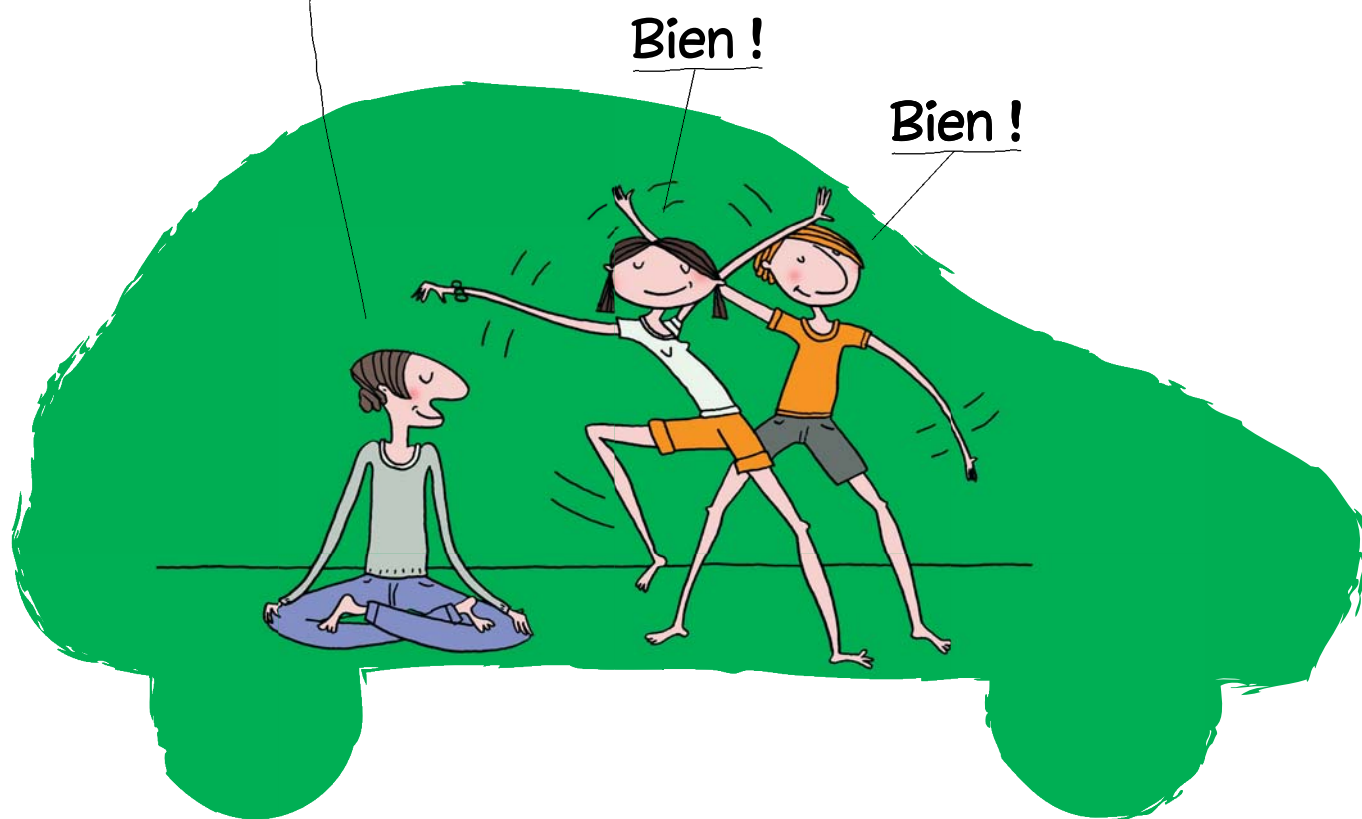
Pour les garagistes, une transition progressive est impérative afin de garantir leur survie, d'autant que la profession a déjà été durement touchée par la crise (entre télétravail et confinement, frais d'entretien et accidents ont baissé, impactant l'activité des garages). Ajoutée à cette conjoncture exceptionnelle et à l'arrivée de l'électrique, une baisse structurelle était déjà en cours dans le secteur depuis une dizaine d'années : il y a moins de garages qu'avant car moins de pannes, les voitures sont plus fiables et durent de plus en plus longtemps. L'électronisation croissante des véhicules, qui explique en partie ce surcroît de fiabilité, se traduit par une sorte de double peine, puisque cette évolution profite davantage au technicien électrotechnique qu'au garagiste, poussant le deuxième à se demander s'il ne va pas devoir s'enrichir des compétences du premier. L'offre de formation de la branche, qui s'est fortement étoffée sous l'impulsion de notre organisation, devrait avoir ici l'occasion de montrer toute sa force.

Les garages cherchent la lumière

MUTUELLE SANTÉ

91 % des clients satisfaits*

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.

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

* Source : étude CSA 2019 auprès des salariés et retraités.



PRÉVENTION **SANTÉ** PRÉVOYANCE | ÉPARGNE | RETRAITE | ACTION SOCIALE
IRP AUTO, LE GROUPE DE PROTECTION SOCIALE DES PROFESSIONNELS DE L'AUTOMOBILE

Le plein d'électricité et le pare-brise !

Sera-t-il possible de recharger les 16 millions de véhicules électriques que les pouvoirs publics espèrent voir circuler en France en 2035 sans provoquer des « black-out » à répétition ? D'après le Réseau de transport d'électricité (RTE), c'est tout à fait possible. Avec 760 000 véhicules actuellement en circulation, la question peut sembler prématurée, mais le rapide développement du parc a conduit RTE à se pencher à nouveau sur l'hypothèse, déjà exposée en 2019 mais jugée à l'époque trop ambitieuse.

Anticipant la nécessité de mettre en place une capacité à recharger des millions de batteries à la fois, le gestionnaire du réseau électrique français vient donc, en juin 2021, de dégainer une étude proposant six scénarios quant à l'avenir de la distribution électrique en France, répartissant l'origine du courant entre 50 et 100 % de renouvelable d'ici 2050.

Au passage, la première projection « MO » se révèle la seule à tabler sur le « 100 % renouvelable » avec 36 % de solaire, 31 % d'éolien offshore et 21 % d'éolien terrestre, le solde étant fourni par les barrages hydrauliques (9 %) et un peu d'énergies marines et de biomasse. Pour arriver à ce résultat, il faut néanmoins multiplier par 21 la puissance solaire installée, par 4 la puissance des parcs éoliens terrestres et ériger pour 62 gigawatts d'éoliennes en mer, alors que le premier mât français, au large de Saint-Nazaire, ne devrait être planté qu'en avril prochain... Trois scénarios prévoient de garder la part du nucléaire à 50 % dans le mix énergétique français, et celui jugé le plus raisonnable prévoit la construction de 8 nouveaux réacteurs EPR.

La couleur de l'électricité

RTE prévient cependant : il faudra équilibrer la distribution d'électricité pour éviter les pannes. Autrement dit, pas question pour les automobilistes de mettre tous en même temps la voiture à recharger en rentrant du travail. Un compteur connecté et intelligent, qui reste à concevoir, à fabriquer – en France ! – et à commercialiser, est censé éviter les « black-out ». Reste à savoir qui va le payer. Probablement le consommateur...



Si l'étude se veut d'abord une réponse aux questions posées par la transition vers le véhicule électrique, elle pose aussi la question globale de la politique énergétique française. Une autre étude, du World Energy Markets Observatory (WEMO), estime que la consommation d'électricité dans le monde devrait doubler d'ici à 2050. Quid de la production ? En Allemagne ou en Chine, les usines de fabrication comme les voitures qui en sortent sont alimentées par une électricité très carbonée, celle des centrales à gaz ou à charbon, car le développement de renouvelable ne compense pas la sortie du nucléaire. L'électricité n'y est donc verte qu'en surface. En France, bien que controversé, le nu-

cléaire permet la production d'une énergie bas carbone abordable et maîtrisée, incontournable dans presque tous les scénarios. Pour l'Etat, il est à présent urgent, après avoir mis si longtemps à trancher en faveur de l'atome, d'agir pour se préparer à ce que RTE a mis en évidence.

Si le moteur et l'énergie qui le meut changent, l'électrique ne dispensera pas l'automobiliste de demain du rituel passage à la pompe. Derrière un geste en apparence simple se cache une problématique essentielle à la réussite de la transition du parc automobile.



Les énergies renouvelables ne suffisent pas encore à produire l'électricité nécessaire pour le futur parc auto.





[Tout augmente sauf votre pouvoir d'achat ?]
[Rejoignez FO, le syndicat de la fiche de paie !]

**Pour tout renseignement,
contactez votre délégué FO Métaux**





ÉCLAIRONS L'ENTREPRISE À LA LUMIÈRE DU SOCIAL

Chaque jour et depuis plus de 30 ans, les équipes pluridisciplinaires d'experts-comptables, de juristes, d'économistes, d'industriels, de spécialistes du travail et des relations sociales se mobilisent au service des représentants du personnel et uniquement pour eux.

Notre mission commune est de veiller à ce que l'humain et le progrès social restent au cœur des dynamiques d'entreprise. Pour cela, nos experts mobilisent collectivement leurs savoir-faire et leurs expériences pour vous être toujours plus utiles et plus proches de vos enjeux.

Syncéa a pour vocation de vous apporter ses expertises, ses conseils, ses formations et son accompagnement tout au long de vos mandats et au service de votre engagement.

Il est temps d'adhérer !

Du 17 au 22 janvier s'est déroulée la « Semaine FO de l'adhésion syndicale », dont la mise en œuvre a été décidée par notre Confédération. Notre Fédération, qui s'inscrit pleinement dans cette initiative et a fait de l'adhésion un de ses chevaux de bataille, avait demandé à cette occasion aux métallus FO de relayer l'initiative au sein des entreprises de la métallurgie et des différents secteurs d'activités rattachés à FO Métaux. La Confédération avait par ailleurs décidé d'appuyer cette semaine de l'adhésion par une campagne de communication via les réseaux sociaux, mais également des vidéos, signatures mail, bannières, etc. Cette campagne avait pour axe principal de promouvoir auprès de tous les salariés, femmes, hommes, jeunes, seniors, cadres, demandeurs d'emploi, précaires et retraités, le rôle essentiel du syndicat et la nécessité d'y adhérer. Les métallus FO n'ont pas ménagé leurs efforts pour être une force... de convictions et d'adhésion.

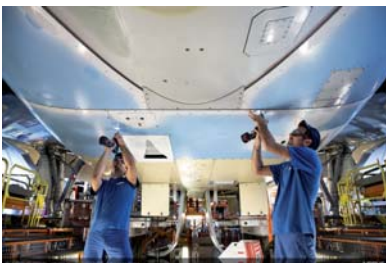
Le syndicat dans mon quotidien, c'est



FO *mais c'est aussi...*

Négociations, réunions de travail mais aussi fait insolite, l'actu de FO Métaux se décline également en brèves...

Aéronautique : jusqu'à 15 000 embauches en 2022



Après avoir perdu des plumes en traversant la crise sanitaire, la filière aéronautique française semble retrouver le chemin de la croissance. D'après le nouveau

président du Gifas et patron d'Airbus, Guillaume Faury, les entreprises vont même devoir embaucher à nouveau pour soutenir les hausses de cadences d'Airbus. Jusqu'à 15 000 postes seraient à pourvoir en 2022 –le double des années précédentes– dans une filière qui fait face à une pénurie de matières premières et de composants électroniques, mais aussi de compétences. De là à dire que l'aéronautique affronte à présent les conséquences de licenciements hâtivement décidés lors de la pandémie et dénoncés avec clairvoyance par notre organisation... Les salariés de la filière n'hésiteront pas à sauter le pas.

Le bleu de travail à 250 euros, ou la récupération d'un symbole

Même couleur, mêmes boutons, mêmes poches... Tout est resté authentique plus d'un siècle après sa création. Sauf le prix, qui avoisine souvent les 250 euros. Pas de doute, le bleu de travail que connaissent bien les métallus est devenu tendance. Vendu par de

grands créateurs et porté par des cadres trentenaires, ce vêtement emblématique du monde ouvrier n'appartient désormais plus aux ouvriers. Appropriation culturelle et sociale ? Tour de passe-passe marketing ? Ou mise en valeur d'un patrimoine, d'un héritage français ? Anthropologues et sociologues rivalisent d'analyses pour expliquer ce succès et sa signification. Reste qu'à pareil prix, les ouvriers finiront par être finalement les derniers à pouvoir porter un bleu de travail !



L'Europe spatiale risque le décrochage

Après la pénurie de main d'œuvre dans l'aéronautique, le Gifas s'inquiète de l'évolution du spatial et prévient : si l'Europe n'investit pas de manière significative pour ses programmes et son industrie spatiale, elle risque un décrochage technologique vis-à-vis des Etats-Unis et de la Chine. Pour le moment, l'Europe spatiale a surtout réussi à réduire ses coûts de production. En divisant, par exemple, par deux ceux d'Ariane 6, qui doit effectuer son premier vol cette année, elle va permettre de mieux concurrencer Space X. Mais cela ne suffira pas pour rester en haut de l'affiche. FO Métaux, qui avait déjà pointé ce problème, notamment dans son journal de mars 2021, ne peut que se réjouir de la prise de conscience.



USM du Cher : l'effort permanent

Les métallos FO du Cher se sont retrouvés le 3 décembre à Bourges pour l'assemblée générale de leur USM. Rassemblés autour de leur secrétaire Stéphane Carré (également membre de la CA fédérale), du secrétaire fédéral Gérard Ciannarella et du secrétaire de l'UD18 Pierre Lemmet, ils sont revenus sur la situation du département et les actions qu'y mène notre organisation.

Avec ses six syndicats et ses sept sections, l'USM du Cher couvre l'ensemble des secteurs de la métallurgie et lors de son assemblée générale du 3 décembre, son secrétaire, Stéphane Carré, a pu livrer un constat unanime : « une grande inquiétude règne dans l'ensemble des entreprises. » Parmi les sujets de préoccupation, il a noté les abus grandissants de certains employeurs pour préserver leurs profits, des écarts de salaire qui se creusent entre les grandes entreprises où FO est implantée et les TPE/PME qui n'ont majoritairement que la Convention Collective pour garantir leurs droits, mais aussi un rapport d'ordre entre donneurs d'ordre et sous-traitants – sujet sur lequel la Fédération est particulièrement vigilante – qui se dégrade au détriment de ces derniers. « Pour maintenir leurs profits, ils n'hésitent que trop rarement à attaquer le peu d'acquis sociaux qu'il reste aux salariés, s'est-il indigné. Mais face à ces procédés inacceptables, notre Fédération et les métallos FO ne se laisseront pas faire ! »

L'USM du Cher met tout son poids dans son combat, et travaille avec énergie à accroître sa force, concentrant ses efforts sur le soutien aux sections et syndicats aussi bien



pour la propagande électorale que l'aide matérielle, juridique et la formation. « Notre objectif étant de continuer à développer l'USM FO Métaux 18 par la syndicalisation des salariés, de l'ouvrier aux cadres, malgré les difficultés à s'implanter dans le collège cadre », a martelé Stéphane Carré, rappelant que l'USM avait créé un nouveau syndicat chez le fabricant de serrures industrielles Dom Ronis cette année, qu'elle poursuivait sa progression au plan de la représentativité et qu'elle assurait la présence des métallos dans toutes les négociations territoriales.

Gérard Ciannarella, dans son intervention, a rejoint le propos du rapport d'activité, insistant sur la nécessité de se former pour un militantisme plus efficace. Il n'a pas caché que la question de la représentativité serait une fois de plus au cœur du travail syndical dans les mois à venir avec le nouveau cycle électoral qui vient de s'ouvrir. Il a également fait le point sur les négociations de refonte du dispositif conventionnel de la métallurgie, dont la mise en place sera un des défis de 2022. Les deux secrétaires ont conclu à l'unisson en rappelant que cette année serait aussi celle du congrès confédéral FO, à Rouen, du 30 mai au 4 juin 2022.

FO obtient de bons accords de salaire

Chez **Manitou groupe**, dans un contexte de forte reprise de l'activité se traduisant par un carnet de commandes atteignant un niveau record, mais dans un contexte de crise sanitaire et de tensions importantes sur les fournisseurs. Les délégués FO Métaux ont réussi à décrocher 3,3% pour les non-cadres et 3,2% pour les cadres, sans oublier l'évolution de nombreuses primes et une prime PEPA de 300 euros.

Chez le sous-traitant aéronautique **Satys**, alors que la reprise du secteur reste fragile et après une année 2020 très difficile, les salariés ont fourni en 2021 beaucoup d'efforts pour soutenir un rythme intense dans une situation de pandémie morose et anxiogène. Les représentants FO Satys ont revendiqué une véritable augmentation du pouvoir d'achat des salariés priorisée par des augmentations générales et ont obtenu un budget de 2,9 % d'augmentation salariale

Au sein d'**ArcelorMittal France** et d'**ArcelorMittal Méditerranée**, les négociations ont permis de conclure sur une augmentation générale de 2 % avec un talon minimum d'augmentation de 50 € mensuels pour chaque salarié, une enveloppe de 0,8 % pour les AI, une prime PEPA ou exceptionnelle de 1000 €, la revalorisation de l'ensemble des primes de 2 % et 2,8 % pour des mesures individuelles pour les salariés Cadres (avec une mise en application à partir du 1^{er} avril 2022).

Au sein de **Nexans**, grâce à FO, les non-cadres auront droit à une augmentation générale de 2,2% si le salaire mensuel de base 35H est inférieur ou égal à 2 000€ et à 2 % au-delà, ainsi que des AI jusqu'à 0,5%, tandis que les AI des cadres s'établiront à 2 %

Pour les salariés de **Derichbourg Aeronautics Services**, la détermination de FO a permis d'aboutir à 2,2 % d'augmentation générale sous la forme d'une augmentation identique et équitable de 50 euros brut au 1^{er} octobre 2021, un budget AI pour les cadres à hauteur de 2 % et une prime PEPA de 500 euros.

Chez **Schneider Electric**, les NAO se sont conclues par un accord de 3 % pour les non-cadres (1,7% pour les augmentations générales avec un talon à 35 euros, et 1,3 % pour les augmentations individuelles) et 3 % également pour les ingénieurs et cadres.

Du côté de **Mercedes-Benz Paris**, les négociations ont permis d'aboutir à une AG de 60 euros brut mensuels et des augmentations individuelles à 20 euros brut/mois.

Avec le **groupe ADF**, dans le cadre de l'accord passerelle négocié et conclu en début d'année, les métallos FO ont pu obtenir une enveloppe globale de 3 % dans le cadre des NAO.

Sécurité et santé du salarié : quelle obligation pour l'employeur ?

En modifiant la définition de la faute inexcusable, le juge a élargi les possibilités d'engager la responsabilité de l'employeur et d'améliorer l'indemnisation pour le salarié.

Qu'est-ce qu'une faute inexcusable ?

À la base de la faute inexcusable, il y a un manquement à l'obligation de sécurité de résultat qui pèse sur l'employeur. (Cass. soc., 28 février 2002, n° 99-17.201).

Preuve de la faute

Il n'y a pas de faute inexcusable si l'employeur ne pouvait avoir conscience du danger auquel était exposé le salarié ou s'il avait pris les mesures nécessaires pour préserver la santé de son salarié. Dit autrement, la faute inexcusable ne se présume pas et si le salarié veut s'en prévaloir pour améliorer son indemnisation, il devra apporter la preuve de la faute de l'employeur. Il n'y a donc pas renversement de la charge de la preuve (en ce sens, Cass. 2^e civ., 8 juillet 2004).

L'existence d'une alerte météorologique ne suffit pas pour rapporter cette preuve. Une salariée avait glissé sur une plaque de verglas sur le parking et, pour soutenir que l'employeur aurait dû avoir conscience du danger, elle faisait état d'une alerte neige verglas diffusée dans la nuit.

Il s'agit bien d'un accident du travail (le parking étant assimilé à l'enceinte de travail) mais la faute inexcusable n'a pas été retenue. Il ne s'agissait pas d'une alerte de vigilance absolue (Cass. 2^e civ., 25 janvier 2018 n° 16-26.384).

La faute inexcusable est toutefois présumée dans plusieurs cas :

► Lorsqu'un salarié en contrat à durée déterminée ou intérimaire affecté à un poste présentant des risques particuliers pour sa santé ou sa sécurité, ou un stagiaire en entreprise, n'a pas reçu la formation à la sécurité renforcée prévue par le Code du travail (Cass. 2^e civ., 11 octobre 2018 n° 17-23.694 ; Cass. crim., 19 février 2019 n° 18-80.942 et 19 février 2019 n° 18-81.589).

Cette présomption ne peut être renversée que si l'employeur prouve qu'il a dispensé au salarié la formation renforcée à la sécurité. Par exemple, la présomption ne s'applique pas si le salarié est expérimenté, a reçu une formation adaptée et était accompagné par l'employeur pour des essais ;

► Lorsque le salarié est victime d'un accident ou d'une maladie alors que lui-même, ou un membre du CSE (comité social et économique se substituant au comité d'entreprise) avait signalé à l'employeur le risque qui s'est matérialisé dans le cadre du droit d'alerte. Dans ce cas, la présomption ne peut pas être renversée.

Exemples d'obligations en matière de santé et Droit du travail : risques psychosociaux

Pour s'exonérer de sa responsabilité, l'employeur doit apporter la preuve qu'il a pris les mesures nécessaires pour assurer la sécurité et protéger la santé

physique et mentale des travailleurs (Cass. soc. 25 novembre 2015, n° 14-24.444). En l'espèce, une salariée invoquait un stress post-traumatique, à la suite des attentats du 11 septembre 2001. Les juges ont écarté la responsabilité de l'employeur, après avoir relevé les dispositifs mis en place pour le suivi des salariés (accueil au retour de New York, consultations psychiatriques, régularité des visites auprès du médecin du travail, laps de temps important écoulé entre l'attentat et le syndrome anxio-dépressif).

Concernant le harcèlement, le fait que l'employeur ait pris toutes les mesures immédiates propres à faire cesser le harcèlement moral -ou sexuel- et qu'il ait fait cesser effectivement les agissements est nécessaire mais ne suffit pas pour considérer qu'il n'y a pas manquement. Il faut que l'employeur ait pris toutes les mesures de prévention (visées aux articles L. 4121-1 et L. 4121-2 du Code du travail) et notamment qu'il ait mis en oeuvre des actions d'information et de formation propres à prévenir la survenance de faits de harcèlement moral. Introduire dans le règlement intérieur une procédure d'alerte n'a pas été considéré comme suffisant (Cass. soc., 1^{er} juin 2016 n° 14-19.702).

Pour plus d'informations, contactez-nous : relation.partenaire@groupe-vyv.fr

GROUPE
vyv

Entrepreneur du
mieux-vivre

USM du Nord : prêts à négocier

Le 7 décembre, les métallos FO du Nord étaient conviés à l'assemblée générale de leur USM, dans la salle Bergeron de l'Union locale de Lille. Autour de leur secrétaire Jean-Paul Delahaie, en présence du secrétaire fédéral Valentin Rodriguez, du secrétaire de l'UD59 Jean-François Duflo, ainsi que du secrétaire de l'USM du Pas-de-Calais Lahcène Ajbli et de son adjoint Alexandre Davroux, ils sont revenus sur une année jalonnée par les négociations.

Malgré les contraintes liées à la situation sanitaire, plus d'une cinquantaine de métallos FO se sont retrouvés à Lille pour l'assemblée générale de leur USM le 7 décembre. Le rapport d'activité présenté par Jean-Paul Delahaie a fait la part belle aux négociations, qui ont beaucoup mobilisé les métallos cette année. C'est d'abord sur la question salariale qu'est revenu le secrétaire de l'USM, détaillant les résultats obtenus, parfois non sans mal, pour faire progresser le pouvoir d'achat des salariés. Mais ce sont les négociations en cours sur le dispositif conventionnel de la métallurgie qui ont occupé l'essentiel des échanges. Et pour cause : le Nord compte quatre conventions collectives territoriales (Maubeuge, Valenciennes, Lille, Dunkerque), ce qui a entraîné autant de discussions avec les antennes locales de l'UIMM pour déterminer ce qui relèverait de dispositions territoriales dans la future architecture conventionnelle. Résultat : en 2022, primes vacances, indemnités de déplacement et fête de la Saint-Eloi seront au menu des négociations dans le Nord. Jean-Paul Delahaie a par ailleurs salué l'important travail d'information et de préparation réalisé par la Fédération dans les départements avec les USM.



Insistant sur l'importance de la formation au service du développement syndical –une priorité des USM, a-t-il rappelé–, il a vanté la qualité de celles effectuées en novembre autour des futures classifications. Valentin Rodriguez est venu compléter ce riche propos par un point sur les dernières phases de négociations menées au niveau national, notamment sur la prochaine conclusion autour du thème 7 (protection sociale). Enfin, il a appelé les métallos à se tenir prêts pour la deuxième quinzaine de janvier, durant laquelle notre Fédération devrait organiser une grande réunion d'information sur l'EDC pour l'ensemble de ses syndicats. Les militants sont repartis avec du matériel syndical (casquette, chasuble, stylo FO Métaux) ainsi qu'une enceinte Bluetooth ornée du logo de l'USM du Nord.

USM de Corrèze : le développement avant tout

Les métallos FO corréziens se sont retrouvés le 14 septembre à Brive-la-Gaillarde pour l'assemblée générale de leur USM autour de leur secrétaire Philippe Martin et du secrétaire fédéral Edwin Liard. Entre le bilan de l'année écoulée et le programme de celle à venir, les échanges ont été riches.

Bien que peu industrialisée, la Corrèze n'en compte pas moins d'importants acteurs économiques, dans lesquels notre organisation est implantée et se bat pour les salariés. Lors de l'assemblée générale de leur USM, le 14 septembre, les métallos FO du département sont ainsi revenus sur le combat qu'ils ont mené avec l'appui de notre Fédération pour le maintien de Photonis sous pavillon français. Ils ont également évoqué le cas de l'équipementier automobile BorgWarner, dont la fermeture n'a pu être évitée mais où, grâce à FO Métaux, les salariés ont pu obtenir de bonnes conditions de départ avec un niveau appréciable de supra légale, même s'il reste quelques cas individuels que notre organisation continue d'accompagner.

Evidemment, la pandémie et les restrictions qui l'ont accompagnée n'ont pas manqué d'entraver quelque peu les mouvements de l'équipe syndicale, mais cette dernière, sous la conduite dynamique de Philippe Martin, a su être présente et active sur tous les fronts

pendant cette difficile période. Les échanges ont aussi porté sur le développement syndical qui, malgré la crise sanitaire, reste la priorité de l'USM.

Edwin Liard est intervenu pour faire le point sur les négociations en cours sur la refonte du dispositif conventionnel de la métallurgie, et plus particulièrement sur le futur système de classifications. Il a souligné qu'au-delà de la nécessaire appropriation de la nouvelle grille par les métallos afin de mieux aider les salariés, il s'agissait là d'un puissant levier de syndicalisation à côté duquel il ne faudrait pas passer. FO Métaux a d'ailleurs mis au point une simulation qu'elle a testée à de nombreuses reprises dans les territoires et qui, très appréciée par les métallos, devrait être intégrée à la formation fédérale rapidement.

Amcor : le premier séminaire

Les thématiques ne manquaient pas pour ce qui constituait le premier séminaire de coordination des métallos FO du groupe Amcor, spécialiste mondial de l'emballage, qui se sont retrouvés fin novembre. Après la visite du site de Saint-Seurin, ils se sont attaqués au fonctionnement de la coordination, à la répartition des tâches et au statut de coordinateur en vue de travailler sur un règlement intérieur. Après un rapide point sur la situation économique et sociale du groupe, plutôt enviable en ces temps de crise, les discussions ont porté sur le développement syndical. Afin d'amplifier leurs efforts en ce domaine, les participants ont dressé une cartographie des sites Amcor en vue d'un plan d'action ciblé. Ils sont d'ailleurs revenus sur l'opération déjà menée dans les Landes, conjointement avec l'équipe syndicale d'AAI emmenée par Vincent Andries, pour préparer l'implantation de FO sur le site Amcor de Dax en vue des prochaines élections. Un PAP devrait d'ailleurs être négocié prochainement.

Avec Michel Deffarges, ils se sont penchés sur la formation syndicale et plus particulièrement le plan de formation de notre Fédération, auquel ils entendent bien recourir pour plus d'efficacité. Le tour de table s'est poursuivi sur les revendications dans le cadre des NAO, ainsi que sur l'ordre du jour du comité de groupe européen, dont la composition a été actualisée pour mieux refléter la présence de FO au sein d'Amcor. Enfin, Géraldine Nivon a fait un point détaillé sur les négociations en cours sur la refonte du dispositif conventionnel de la métallurgie, et plus particulièrement le thème 9 « dialogue social en entreprise », dans lequel notre organisation a obtenu des avancées sur le statut des coordinateurs. Elle a ensuite proposé une simulation sur les futures classifications. « La cohésion grandit entre les équipes et notre défense des salariés n'en sera que plus efficace, a résumé Géraldine Nivon, de même que le développement de notre organisation. »

Pour ce premier séminaire de coordination, qui s'est tenu du 25 au 27 novembre à Saint-Seurin (Gironde), les métallos FO du groupe Amcor étaient venus nombreux. Rassemblés autour de leur coordinateur Eric Borzic, de la secrétaire fédérale Géraldine Nivon et du secrétaire de l'USM33 Michel Deffarges, ils ont mené tambour battant un programme chargé.



Une nouvelle section chez Biotechni

Récemment créée, la section syndicale FO Biotechni, à La Ciotat, a reçu la visite, le 18 novembre, des secrétaires fédéraux Géraldine Nivon et Gérard Ciannarella (également secrétaire de l'USM 13), qui ont profité de leur visite dans les Bouches-du-Rhône pour rencontrer les métallos FO de plusieurs entreprises du département.

La métallurgie est souvent synonyme de technologie de pointe, et chez Biotechni, près de Marseille, c'est dans le domaine médical, plus précisément celui des prothèses, qu'elle en offre une illustration. Il y a quelques mois, Christophe Botella, qui allait devenir par la suite secrétaire de la toute nouvelle section syndicale FO, a pris contact avec Gérard Ciannarella et Nathalie Caille, respectivement secrétaire de l'USM 13 et des Métaux de Marseille. « En butte aux manœuvres d'une autre organisation syndicale particulièrement occupée à malmenier l'entreprise sans se soucier de ses salariés, il a pris contact avec nous, explique Gérard Ciannarella, car notre image et notre réputation l'ont convaincu que FO pourrait l'aider. » Et il n'a pas été déçu puisqu'il était devenu secrétaire

de section lorsque Géraldine Nivon a pu le rencontrer ce 18 novembre, ainsi que la direction de cette entreprise familiale. « J'ai pu mesurer la qualité du dialogue social dans cette entreprise qui a efficacement traversé la crise sanitaire et s'affaire à présent à recruter », s'est réjouie la secrétaire fédérale, qui a également évoqué le dossier du développement syndical avec la jeune équipe.



L'autre grand sujet de ce déplacement dans les Bouches-du-Rhône était le futur dispositif conventionnel de la métallurgie, à propos duquel notre Fédération multiplie les initiatives à vocation informative. Le secrétaire de la section FO de l'entreprise d'emballage Ardagh, Gabriel Philippe, accompagné de son équipe, le secrétaire de la section Magellan Aerospace Paul Russo et son homologue Jean-Claude Lan, du groupe Satys, se sont d'ailleurs joints à eux pour un échange approfondi sur le sujet. Ils se sont montrés particulièrement intéressés par le simulateur mis au point par FO Métaux sur les futures classifications, que tous ont à cœur de s'approprier pour ensuite aider les salariés.



Décès de Sébastien Delacroix

La Fédération FO de la métallurgie a appris avec tristesse et émotion la disparition de Sébastien Delacroix le 16 décembre 2021, à l'âge de 45 ans.

Il existe peu d'hommes dont on peut dire que leur apparition change l'atmosphère de la pièce. Sébastien Delacroix était de ceux-là. Son absence sera ressentie d'autant plus durement par ses amis et collègues de Stelia Aerospace, à Méaulte (Somme), et bien au-delà du site, tant il était une figure marquante de cette terre picarde. Après un rapide passage par l'automobile, il avait rejoint en 2000 le site méaultais, alors Airbus et devenu au fil des ans Stelia. Il était venu chez FO dans la foulée, comme d'autres entrent en religion, convaincu par son oncle, militant de longue date dont les histoires l'avaient accompagné. Il y avait trouvé une communauté de valeurs fondamentale et une seconde famille, aux côtés de laquelle il a vécu 20 années de syndicalisme engagé, sans concession.

Elu CSE et secrétaire du CSSCT Stelia Aerospace Méaulte, il avait occupé de nombreux mandats, dont celui de secrétaire adjoint du syndicat FO Méaulte, membre de la CA et de la CE de l'UD 80, formateur FO pour la Fédération des Métaux, conseiller prud'homal, trésorier de l'UL d'Albert, ou encore secrétaire du CHSCT. Amoureux de son métier de chargé d'affaires et professionnel apprécié de ses collègues, il était avant tout un syndicaliste aux convictions bien trempées, qu'il défendait avec un acharnement qui marquait souvent ses interlocuteurs.

Passionné de chasse et de ballon au poing, en fier picard

qu'il était, Sébastien était un bon vivant, connu de tous dans la ville d'Albert et alentours, lui qui avait syndiqué tant de militants, et notamment de jeunes. Profondément altruiste, ce grand costaud – Baloo pour les intimes – cachait aussi avec pudeur une grande sensibilité. D'une sociabilité presque hors-normes, toujours entouré de ses amis, il mettait en permanence son énergie au service des autres sans compter. « La demi-mesure n'était pas sa manière d'être, se souvient son ami et secrétaire de syndicat Tony Peret. Il était entier comme peu savent l'être, c'était un vrai et un grand militant, présent dans tous les combats, qu'importe le jour, qu'importe le temps. C'était aussi un ami inoubliable qui savait aussi bien nous divertir que nous casser les pieds avec ses incroyables discours lors de mémorables soirées. Sans lui, le temps va nous sembler plus gris... »

La Fédération FO de la métallurgie et son secrétaire général Frédéric Homez présentent leurs condoléances à celles et ceux qui l'ont connu et aimé, en particulier sa famille.



Jean-Yves Talhouet nous a quittés

La Fédération FO de la métallurgie a appris avec tristesse le décès de Jean-Yves Talhouet le 24 décembre 2022 à l'âge de 79 ans.

C'est une figure bien connue d'Istres et de ses environs que les métallos ont perdue avec Jean-Yves Talhouet, décédé la veille de Noël. Militant actif chez FO depuis 1968, il avait créé cette année-là le syndicat FO du papier carton à Voiron (Isère), dont il fut le premier secrétaire, avant de s'installer en Provence en 1970, d'y rejoindre les moteurs Baudoin dont il était devenu délégué syndical après avoir adhéré au syndicat de la métallurgie de Marseille. En 1978, à la demande du secrétaire général de notre Fédération Michel Huc, il avait rejoint la SOLMER à Fos-sur-Mer et son syndicat FO, où il avait retrouvé d'autres figures de notre organisation comme Gérard Ramirez, Gérard Patac ou François Zarbo. Il y fut successivement, tout au long de son activité professionnelle, délégué syndical, représentant syndical auprès du CE, représentant syndical au Comité de Groupe France, délégué du personnel, membre du CE et secrétaire du CHSCT. De plus, de 1994 à 2002, il fut aussi conseiller des salariés par l'Union Départementale FO de Marseille puis, en décembre 2002, élu Conseiller Prud'hommes à Martigues pour deux longs mandats jusqu'en décembre 2017. En parallèle, il assura pendant toutes ces années les permanences juridiques FO de l'UL de Martigues et d'Istres. Il était aussi le président en exercice de la Maison des Syndicats d'Istres.

Pour ses amis métallos –nombreux dans le département–, c'était un homme qui leur a laissé une belle leçon de vie, se formant tous les ans dans le domaine juridique

pour mieux aider et défendre toute personne qui venait le solliciter, ne comptant jamais son temps, mettant toute son énergie dans la foi qui était la sienne : la défense de l'autre. Celui qu'ils surnommaient « Tonton » était aussi un bon vivant, grand spécialiste de la paëlla, et un conteur hors-pair qui rendait intense tous ses récits et défendait ses convictions bec et ongles, mais toujours dans la bonne humeur. C'était aussi un mari, un père et un grand-père dont la gentillesse était connue de tous.

La Fédération FO de la métallurgie et son secrétaire général Frédéric Homez présentent leurs condoléances à sa famille et s'associe à la douleur de celles et ceux qui l'ont connu.



Temps de déplacement : une question relative

Quelles sont les obligations en matière de temps de déplacement ? Y'a-t-il toujours obligation de payer les temps de déplacement des salariés ? Dans quelles circonstances, à quelles occasions ?

En effet, à chaque déplacement, se pose la question de savoir s'il s'agit d'un temps payé, considéré ou non comme du travail effectif, avec des conséquences sur le décompte de la durée du travail du salarié, sur sa rémunération.

D'où l'importance de ce focus sur le temps de déplacement !

Temps de déplacements à l'intérieur de l'entreprise : payés ou pas ?

Une fois la journée de travail commencée, les déplacements que le salarié effectue **au sein de l'entreprise constitue du temps de travail effectif**, rémunéré comme tel : aller d'un service à l'autre, aller chercher le courrier, se rendre à une réunion... En effet, le collaborateur est alors à la disposition de l'employeur et se conforme à ses directives sans pouvoir vaquer librement à des occupations personnelles.

Certains temps suscitent toutefois des interrogations, notamment ceux passés par les salariés à rejoindre leur poste. Tout dépend des circonstances.

Il a par exemple été jugé comme n'étant pas un temps de travail effectif le temps de déplacement entre le vestiaire et la pointeuse ou encore le temps passé à rejoindre son poste, même si celui-ci est contraint par l'employeur pour des raisons de sécurité (exemple du salarié en possession, dès son entrée dans l'entreprise, du téléphone de permanence pour intervenir en cas d'urgence (Cass. Soc., 9 mai 2019, n°17-20.740).

Et les temps de déplacement à l'extérieur de l'entreprise ?

À l'extérieur de l'entreprise, on distingue les temps de trajets pour se rendre à son travail de ceux réalisés entre deux lieux de travail. **Le temps de trajet du domicile au lieu de travail :**

En principe, le temps de trajet réalisé par un salarié, même itinérant, **entre son domicile et son lieu de travail, n'est pas du temps de travail effectif**, et n'entre donc pas dans le décompte de la durée du travail sauf :

- En cas de disposition conventionnelle contraire ;
- Et/ou s'il est compris dans l'horaire de travail ;
- Et/ou s'il est réalisé lors de périodes d'astreintes lors d'interventions.

Suivants les dispositions de l'article L3121-4 du code du travail, le temps de déplacement professionnel pour se rendre sur le lieu d'exécution du contrat de travail n'est pas un temps de travail effectif.

Toutefois, s'il dépasse le temps normal de trajet entre le domicile et le lieu habituel de travail, il fait l'objet d'une contrepartie soit sous forme de repos, soit sous forme financière. La part de ce temps de déplacement professionnel coïncidant avec l'horaire de travail n'entraîne aucune perte de salaire. C'est par exemple le cas du salarié qui commence sa journée en se rendant chez un client à une heure de son domicile alors qu'habituellement, il met 20 minutes à se rendre à l'entreprise.

La contrepartie est déterminée par convention ou accord collectif. À défaut, elle est déterminée par décision unilatérale de l'employeur, après consultation du Comité Social et Economique, s'il existe.

Les déplacements entre deux lieux de travail

Le temps de trajet réalisé entre deux lieux de travail, notamment entre l'entreprise et

tout lieu de rendez-vous ou encore entre deux clients, constitue un temps de travail effectif. Il est donc rémunéré comme tel et entre dans le décompte de la durée du travail.

Temps de déplacement des représentants du personnel :

Concernant le temps de trajet effectué, durant les heures de travail pour se rendre aux réunions du CSE convoqué par l'employeur, il doit être payé comme du temps de travail effectif sans s'imputer sur le crédit d'heures. Concernant le temps de déplacement pour se rendre aux réunions du comité convoquées par l'employeur en dehors des horaires de travail, il ne sera payé que si le temps de trajet « dépasse en durée le temps normal de déplacement entre le domicile et le lieu de travail ». La Cour de cassation exige que ce trajet soit supérieur, en durée, au temps normal de déplacement domicile/lieu de travail pour pouvoir être rémunéré.

Ce temps de trajet peut-il donner lieu à paiement d'heures supplémentaires ?

La Cour de cassation (Cass. soc., 27 janvier 2021, n° 19-22.038 F-P) a répondu par l'affirmative.

Le représentant du personnel ne doit subir aucune perte de rémunération. Elle rappelle le régime de droit commun « le temps de trajet pris en dehors de l'horaire normal de travail et effectué en exécution des fonctions représentatives doit être rémunéré comme du temps de travail effectif, pour la part excédant le temps normal de déplacement entre le domicile et le lieu de travail ».

La Cour de cassation ajoute que ce temps de trajet « doit être pris en compte pour déterminer l'existence, le cas échéant, d'heures supplémentaires donnant lieu à majorations ».

Des métaux et des mots

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

Solution du n° 614

7	3	6	5	8	9	2	4	1
2	8	5	3	1	4	9	7	6
1	4	9	7	6	2	8	5	3
9	5	4	1	2	6	7	3	8
6	2	7	8	5	3	4	1	9
8	1	3	4	9	7	5	6	2
5	9	2	6	7	1	3	8	4
3	6	8	9	4	5	1	2	7
4	7	1	2	3	8	6	9	5

Sudoku

6	2		4		3			
							4	
1			6	7				
8	7							
			2	5	8			
							3	6
				1	6			2
	4							
			5		2		1	8

Mots croisés n° 615

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
A											
B											
C											
D											
E											
F											
G											
H											
I											

Solution du n° 614

T	R	A	I	T	D	U	N	I	O	N
A	I	D	E	M	E	M	O	I	R	E
R	P	L	A	B	O	R	C	B		
T	O	T	L	L	U	M	H	U		
I	L	O	T	T	R	A	V	E	L	
N	I	L	O	A	L	O	S	E		
E	N	I	B	N	I	T	U			
R	E	E	M	E	T	T	E	U	R	S
A	R	R	A	I	S	O	N	N	E	E

Horizontalement

A. Entre dans la préparation du lapin. B. On y travaille sur le fil. C. Père sans enfant. Un club pas très fermé. À moitié parisien. D. Été radieux. Mille marin. En bas de l'horloge. En rogne. E. Encadrent le total. Passée au four. Départ pour l'infini. F. Un peu d'échalote. Pas toujours compris des garçons. G. En bref, un truc de matheux. Ses plages sont de moins en moins visitées. Chef des Huns. H. Qui réclament la lumière. I. Elle peut vous refaire le portrait.

Verticalement

1. Mettre en quatre. 2. Demeure plus ou moins en place. 3. D'un genre ou l'autre, pousse à consommer. Où il est aussi question de genre. 4. Fait sécher. Naissance de Rome. 5. Pronom. Son œil était craint. 6. Où les termes sont mesurés. Une remise de prix, vite dit. 7. Hisse. Dans la niche. 8. L'époque des seigneurs. 9. Bout de fer. Avant d'approuver. 10. Ces saintes ne figurent pas au calendrier. 11. Portée à la scène.

Le mot du mois :

Auto



Devant tant d'interrogations sur la voiture électrique, le dossier du présent numéro fait le point quant aux conséquences prévisibles de cette révolution sur l'industrie et l'emploi. C'est évidemment l'*automobile* qui vient tout de suite à l'esprit quand on lit ou entend son format réduit par apocope,

auto. À tel point que dans d'autres noms composés, d'où dérivent parfois des adjectifs, celui-ci renvoie directement à celle-là. Ainsi des *autoroutes* et du réseau *autoroutier*, ou de l'*autoradio*. Il s'en faut pourtant de beaucoup que l'*automobile* soit le seul composé à partir de ce préfixe : le *Dictionnaire culturel en langue française* en recense sur plus de dix pages, de l'*autobiographie* jusqu'à la trop répandue *autosatisfaction*.

Cet élément invariable, qui s'accorde avec ou sans trait d'union au mot qu'il précise, est issu du grec *autos*, qui signifie « soi-même ». On comprend donc la logique de la règle, et des exceptions tout juste mentionnées, car si une *autoroute* ne fait rien par elle-même, en revanche une *autocritique* se définit bien comme une critique plus ou moins spontanée (assez peu dans le cas des procès staliniens) de soi-même. Et si des juges font réaliser des *autopsies* c'est pour permettre au légiste, toujours selon la racine grecque, de « voir de ses propres yeux ».

Les travailleurs de l'industrie s'intéresseront surtout aux *automatismes* et à tout ce qui est *automatique*, autant de dérivés de l'*automate*, à l'origine (1532) un adjectif emprunté au grec *automatos*, « qui se meut de soi-même », et qui donneront beaucoup plus tard (1955) l'*automation*. Des progrès techniques dont on veut croire qu'ils rendent le salarié plus *autonome*, c'est-à-dire « qui se régit par ses propres lois ».

Pour finir sur une pointe d'*autodérision* (et de nostalgie), cette page ne mérite pas forcément d'être archivée, mais n'a pas non plus vocation à s'*autodétruire* dans cinq secondes, comme la bande magnétique sur laquelle Mr. Phelps prenait régulièrement connaissance de sa « mission impossible ».



Représenter les salariés ne s'improvise pas !

Actualité sociale / Management social

Essentiels CSE / Experts CSE

Santé / Communication

Sécurité et conditions de travail





VIVEZ LE HANDICAP AUTREMENT, avec des dispositifs sur mesure

Le handicap vous concerne, vous ou l'un de vos proches ? Vous souhaitez améliorer votre qualité de vie ou accéder à des loisirs ?

Grâce à votre complémentaire santé et/ou prévoyance, des solutions concrètes et personnalisées vous sont proposées.

Pour en savoir plus sur votre accompagnement social, consultez notre site internet malakoffhumanis.com

