N° 629 mai 2023
N°CPPAP 0220s07170

Fédération FO de la métallurgie

le journal FO Métaux

Notre industrie, nos emplois !

www.fo-metaux.org

Equipementiers automobiles

Une industrie tout sauf accessoire

La fin annoncée du moteur thermique oblige l'ensemble de la filière auto à se mettre en ordre de bataille pour relever ce défi, mais elle est aussi une occasion unique de rebattre les cartes pour savoir qui aura la maîtrise du futur paysage automobile : les constructeurs ou les équipementiers. Derrière, ce sont aussi des milliers d'emplois qui sont en jeu.

Région Parisienne - p.15
Une nouvelle section

Groupes Réseaux - p. 18
Au rapport

Blanc Aéro Industries - p.20
Formation gagnante

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 : *11,52 euros*
SMIC brut mensuel : *1 747,20 euros*
Plafond de la sécurité sociale :
3 666 euros par mois
(pour l'année 2023 : 43 992 euros)
Coût de la vie :
+0,9 % en mars (+0,7 % hors tabac) ;
+5,7 % en glissement sur les 12 derniers mois (+5,7 % hors tabac).
Chômeurs : *2 801 400*
(catégorie A, publiés le 26 avril 2023)
Indice de référence des loyers :
138,61 (1er trimestre 2023).
Taux d'intérêt (21 avril) :
2,9 % au jour le jour.

3 Editorial

4 Le dossier

Equipementiers automobiles : une industrie tout sauf accessoire 4-11

15 L'actu en bref

Région Parisienne : une nouvelle section 15

17 Actualité sociale

Minitubes : grève sur les salaires 17

Amcor Flexibles : trop rigide sur les salaires 17

18 Actualité syndicale

Les groupes réseaux au rapport 18

Métaux de Chartres : le vent du changement 19

20 Infos

Blanc Aéro Industries : une formation gagnante 20

21 Vos droits

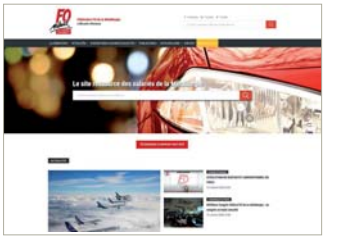
Elections du CSE : le jour d'après 21

22 Jeux

Des métaux et des mots 22

Et toujours l'information en ligne sur...

www.fo-metaux.com



Démocratie sociale et démocratie tout court

Comme vous le savez, le 14 avril, le Conseil constitutionnel a validé le projet de loi sur la réforme des retraites, confirmant ainsi le recul de l'âge légal de départ à la retraite à 64 ans et l'accélération de la réforme Touraine sur la durée de cotisation. Il a toutefois censuré six articles dont l'index et le CDI seniors, les dispositions de prévention et d'usure professionnelle, ce qui rend la réforme encore plus injuste. Dans la foulée, de nuit, et alors qu'il avait 15 jours pour le faire, le président de la République a promulgué la loi, parue ensuite au Journal Officiel.

Le 17 avril, le président de la République s'est exprimé, égal à lui-même, s'obstinant et tentant en même temps de renouer des liens avec les organisations syndicales après les avoir ignorées et méprisées pendant plus de trois mois, ceci pour essayer de trouver une porte de sortie face à la colère de la population qui continue d'être, à juste titre, opposée à cette réforme, et ce malgré la publication de la loi sur les retraites. Le président de la République, lors de son allocution, a indiqué avoir « entendu et ne pas ignorer la colère face à cette réforme ». En ce sens, il a proposé aux partenaires sociaux une négociation « sans tabous » sur le travail et le pouvoir d'achat tout en se donnant 100 jours pour relancer ses réformes après la bataille des retraites qui n'est d'ailleurs pas terminée et laissera des traces, et ce quelle que soit l'issue de cette crise sociale.

L'Intersyndicale s'est réunie le 17 au soir. Elle a analysé les propos du président de la République en actant qu'il n'entendait toujours pas la colère de la population tout en lui demandant de respecter la démocratie sociale. Elle a donc décidé, pour faire suite aux 12 journées de manifestations puissantes de grèves, d'actions locales et d'initiatives, d'appeler à faire du 1er mai une journée de mobilisation massive, unitaire et populaire contre la réforme des retraites partout sur le territoire, dans le calme et la détermination.

Nous n'avons pas fini d'entendre une petite musique sur le fait que si nous continuons notre combat sur les retraites, alors que la loi a été promulguée, nous ne serions pas légalistes et nous ne respecterions pas la démocratie issue des urnes avec des représentants des partis politiques valablement élus. Eh bien si ! A FO Métaux, nous sommes légalistes et nous respectons la démocratie issue des urnes et de la Constitution, mais avec une exigence : que celles et ceux qui ont été élus respectent eux aussi la démocratie sociale et le dialogue social.

Autre petite musique : nous ne serions plus en démocratie ! Nous n'aimons pas trop ce genre de comparaisons car, en Russie par exemple, la dictature est bien réelle et nous le constatons avec l'oppression envers le peuple russe en cette période de guerre contre l'Ukraine, avec des opposants russes qui peuvent se voir condamner, comme nous l'avons appris dernièrement, à 25 ans d'emprisonnement. En France, nous n'en sommes fort heureusement pas là. Il est vrai cependant que la Constitution permet de faire passer des réformes « en force », sans vote à l'Assemblée nationale. Le recours à ce procédé est en principe encadré et limité. Mais s'il est mis en œuvre contre la population, contre une grande majorité de nos concitoyens s'exprimant pendant des semaines, voire des mois, de manière cohérente et au prix de fortes mobilisations et autres manifestations, alors on peut craindre que cette démocratie à laquelle nous tenons toutes et tous soit véritablement en danger. Et le fait d'avoir été élu démocratiquement par les urnes ne peut pas exonérer d'un minimum de respect envers la population quand elle s'exprime avec une telle force, portée par ses organisations syndicales qui, elles, sont responsables et sont les porte-parole des salariés et des retraités.

Nous demeurons très attachés à la République et à la démocratie, mais quand une réforme n'est pas adaptée aux souhaits de la majorité de la population, il est fondamental d'y surseoir. Le président de la République a reconnu ces derniers jours des erreurs dans la conduite de sa réforme. Aussi, nous lui disons ceci : il n'est jamais trop tard pour bien faire et c'est notre pays qui en ressortira grandi, avec comme objectif la dignité et la défense des valeurs humaines tout au long de la vie.

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

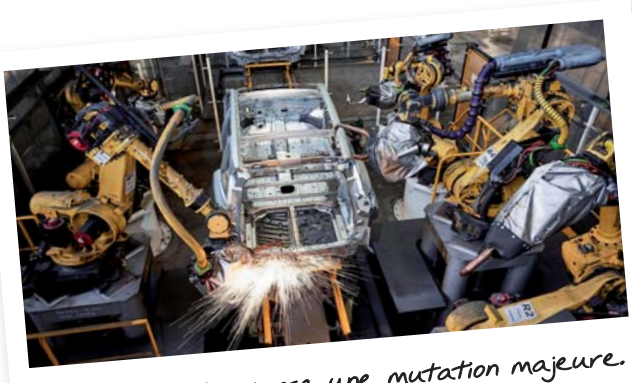
Publicité : PMV
9, rue Baudoin, 75 013 Paris

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

Equipementiers auto : une industrie tout sauf accessoire

L'Union européenne l'impose, le monde automobile se demande s'il y parviendra : il faudra « enterrer » le moteur thermique pour 2035. La filière se met en ordre de bataille pour relever ce défi sans précédent qui est aussi une occasion unique de rebattre les cartes. Entre constructeurs et équipementiers, la maîtrise de la chaîne de valeur est au cœur des ambitions et des stratégies pour s'adjuger la plus grosse part du chiffre d'affaires lié à l'auto. Mais derrière cette recomposition du paysage automobile, ce sont aussi des milliers d'emplois qui sont en jeu. FO Métaux fait le point sur la bataille en cours.

Pour les équipementiers automobiles, le signe sous lequel ont été placées les années qui viennent de s'écouler a oscillé entre révolution, refondation et catastrophe au gré des événements. Depuis le dieselgate en 2015, une mutation historique du secteur automobile est en cours avec pour objectif la mise au rebut du thermique et un passage définitif à la mobilité décarbonée. C'est au moment où elle connaissait son plus grand changement depuis le passage à l'ère industrielle que l'automobile a été heurtée de plein fouet par une succession de tornades qui forment la plus grave crise que le secteur a connu. « Nous n'avons jamais été confrontés à un contexte aussi compliqué, affirmait au printemps 2022 Jean-François Le Bos, président de la Fédération des industries des équipements pour véhicules (Fiev). Nous sommes la seule industrie qui ne s'est pas remis des conséquences de la crise sanitaire. Depuis deux ans, nous sortons d'un tunnel pour rentrer dans un autre ». La pandémie et ses conséquences ainsi que la guerre en Ukraine et le dérapage de l'inflation qui s'est ensuivi –notamment du fait de la flambée des prix de l'énergie–, sans oublier le calendrier fixé par l'Europe pour la fin des moteurs thermiques et probablement hybrides ont fait prendre conscience à l'ensemble de la filière de la complexité du mouvement engagé mais surtout de la fragilité dans laquelle celui-ci place ses acteurs, comme le montrent les réactions des marchés.



Le secteur traverse une mutation majeure.

Fin 2022, après des mois à voir leurs cours en Bourse jouer au yo-yo, les équipementiers respirent enfin. Du moins jusqu'au prochain trou d'air. Valeo affiche un chiffre d'affaires légèrement supérieur aux attentes au troisième trimestre 2022 et vise une marge opérationnelle annuelle comprise entre 3,2 % et 3,7 %. Les mauvais chiffres du premier semestre, où l'équipementier automobile français était passé légèrement dans le rouge avec une perte nette de 48 millions d'euros, sont loin. Le chemin parcouru montre aussi à quel point la vision court-termiste et bien trop axée sur l'aspect financier des entreprises encourage les réactions excessives. Car début 2022, les équipementiers sont présentés comme « au bord du gouffre ». Délocalisations, transition énergétique, pénuries et ralentissements de production… Les difficultés s'accumulent et les fermetures se multiplient chez les sous-traitants automobiles. Leur salut éventuel ? La diversification, mais aussi et surtout la transformation ou, plus précisément, un changement de taille. D'autant que le passage annoncé à l'électrique, qui comporte moins de pièces, va nécessiter moins de fournisseurs.

Montagnes russes

Valeo accélère dans la motorisation électrique en reprenant le 9 février 2022 les activités de Siemens. Et Faurecia, devenu Forvia deux jours avant, a grossi d'un quart en rachetant l'allemand Hella. Ils deviennent respectivement 10ème et 7ème équipementiers mondiaux. Mais en avril, tout semble s'écrouler. Les comptes trimestriels de Valeo, Plastic Omnium et Faurecia reflètent la chute de l'activité en Europe en mars du fait de l'invasion russe de l'Ukraine. Les confinements décidés par Pékin pour lutter contre le Covid pèseront sur la suite de l'année. Si Valeo et Faurecia limitent le recul de leur chiffre d'affaires, le secteur poursuit déjà avec difficultés la mutation engagée depuis quelques années et ces nouvelles péripéties tombent au mauvais moment. Les opérations de rachat à des fins de croissance externe, qui devaient leur permettre de prendre le virage de l'électrique avec une position plus solide en cas de crise majeure, viennent les fragiliser avant la fin de la manœuvre. Ironie de l'histoire, ces stratégies s'avèrent en partie nourries par l'impossibilité de relocaliser les productions, dont une bonne partie a déserté le vieux continent au cours des 15 années précédentes.

En juillet, le balancier repart en sens inverse avant de dévisser à nouveau sérieusement en septembre. Après avoir figuré parmi les stars du CAC 40, Valeo

Qui prendra la direction de la filière automobile ?

perd 33 % de sa valeur, Forvia en concède 66 % ! Au-delà des questions conjoncturelles, la dégringolade est aussi un signe d'inquiétude des investisseurs quant aux stratégies de croissance externe qui génèrent un lourd endettement, mais aussi à l'impératif de produire à la fois des équipements pour le thermique (dont il faut gérer la fin programmée) et pour l'électrique (dont la montée en puissance est à surveiller comme le lait sur le feu). La question de l'inflation, et surtout de savoir qui va en supporter le coût, reste une ombre de plus au tableau qui pèse lourd sur la compétitivité des entreprises, et qui ne sera tranchée que quelques semaines plus tard. Sans surprise, c'est aux constructeurs que les équipementiers font cadeau du mistigri, lesquels reporteront sur les consommateurs… Derrière les aspects financiers, la prise de conscience de la dépendance vis-à-vis de l'Asie, notamment pour les semi-composants et les métaux rares indispensables à la fabrication des véhicules électriques conduit les équipementiers à diversifier leurs approvisionnements mais aussi à miser sur la R&D pour concevoir la batterie de demain, sans ou avec peu de métaux rares (voir article p.11). Forvia ne s'en rapproche pas moins des constructeurs chinois, redevenus leader sur leur marché intérieur, se créant ainsi de nouveaux débouchés. Autre facteur déterminant : la Chine incarne la puissance montante dans l'électrique, qui inquiète les européens avec ses tarifs imbattables (jusqu'à 10 000 euros de différence sur les petits segments) et ses pratiques d'export agressives. Mieux vaut être avec elle que face à elle.

Qui veut gagner des milliards ?

En toile de fond, c'est aussi leur place au centre de la chaîne de valeur que les constructeurs tentent de leur disputer. En moyenne, les équipementiers pèsent entre 60 et 85 % du prix de revient de fabrication d'un véhicule. Les composants d'un véhicule électrique coûtent 59 % plus cher que pour du thermique. Le groupe moto-propulseur, les batteries et l'électronique de puissance représentent quant à eux 45 % du contenu d'un véhicule électrique, qui promet donc de rapporter gros. Pour Valeo, tout cela constitue un vrai potentiel de croissance, et même d'hypercroissance. « Dans la partie propulsion électrique, nous allons vendre du contenu ayant six à huit fois plus de valeur que ce que peut générer le moteur thermique, confie son directeur général Christophe Périllat au *Monde* en août dernier. Dans la partie chauffage-climatisation refroidissement, c'est trois fois plus. Au total, notre plan prévoit que nous allons passer de 17 milliards d'euros de chiffre d'affaires en 2021 à 27,5 milliards en 2025, avec une ambition à 40 milliards en 2030. » Soit une croissance moyenne de 12 %, de quoi donner envie d'être au sommet de la chaîne alimentaire sur la planète automobile. La compétition en cours pour relever deux grands défis du secteur –la révolution numérique avec le véhicule intelligent et connecté, ainsi que la mutation sociétale des nouveaux usages de la voiture et de la mobilité (voir article page. 8) – le montre : les constructeurs tentent de sortir du rôle d'assembleur final qui était devenu le leur et disputer le leadership sur le monde automobile aux équipementiers.

Le secteur en danger ?

Pour les pouvoirs publics, l'enjeu affiché est de garantir la souveraineté technologique de la France dans cette révolution automobile, et donc de se donner les moyens de localiser massivement en France les investissements liés à la mobilité du futur, estimés à plus de 200 milliards d'euros dans les dix ans. Après la mise en œuvre, en mai 2020, d'un plan de relance automobile doté de 8 milliards d'euros, la PFA estimait fin 2021 à 17 milliards d'euros les investissements à localiser en France dans les cinq ans à venir, considérant que le besoin de soutien public représenterait 30 % du total. Mais en élargissant le point de vue, il apparaît que c'est l'avenir de la France en tant que nation d'industrie automobile qui se joue. L'objectif du tout électrique ne s'accompagne pas seulement d'incertitudes sur le prix prohibitif du véhicule électrique, 50 % plus cher que son homologue thermique, et de savoir quels consommateurs pourront le payer. Comme FO Métaux l'a fait remarquer à plusieurs reprises, vouloir aller trop vite dans la transition revient à prendre le risque de casser l'outil industriel dans notre pays et en laisser d'autres s'imposer en leaders du monde automobile. C'est la raison pour laquelle elle a demandé un moratoire sur l'arrêt de la fabrication des moteurs thermiques et hybrides. Certes, la filière et les consommateurs ont besoin d'aides financières, mais c'est surtout du temps qu'il faut pour mettre en place un nouvel écosystème automobile viable.

« Le passage de la technologie thermique au moteur électrique, de conception plus simple, va entraîner la disparition d'un certain nombre de métiers », expliquait Luc Chatel, président de la Plateforme automobile, en octobre dernier (voir article p. 6). La question de l'emploi se retrouve ici, une nouvelle fois, liée à celle de la compétitivité. Fin novembre, Carlos Tavares, directeur général de Stellantis, déclarait que le groupe ne serait pas actuellement en mesure de produire des véhicules électriques abordables en Europe et envisageait une production à moindre coût en Inde pour y parvenir tout en « préservant la rentabilité ». Derrière les déclarations un brin provocatrices existent de réels dangers, que les salariés ne connaissent que trop bien, à commencer par celui de mettre la pression sur les salaires, en considérant une fois de plus le coût du travail comme la seule et unique variable de la compétitivité. En filigrane, il faut aussi y voir un avertissement : la France n'est pas prête et à vouloir aller trop vite, le risque est grand de voir les acteurs délocaliser les productions.

L'emploi frappé
par le choc électrique

En termes de changement industriel, rapidité va souvent de pair avec brutalité, en particulier pour les salariés. Outre les emplois menacés de disparition par l'avènement du véhicule électrique, il faut compter sur ceux qui qui n'existent pas encore et ceux dont l'évolution nécessitera une reconversion. Pour le secteur, les enjeux sont énormes, mais la prise de conscience n'est pas encore générale et les moyens mobilisés trop faibles.

Fermeture du site Mahle de Chavanod (Haute-Savoie) et destruction de 108 emplois, disparition du site Benteler de Migennes (Yonne) avec 420 salariés concernés, fin de parcours pour l'usine BorgWarner d'Eyrein (Corrèze) et ses 368 salariés et PSE pour 143 postes sur Blois, 750 emplois de moins chez Bosch, à Rodez (Aveyron), sans oublier les nombreuses fonderies, comme la SAM, MBF Aluminium ou encore la Fonderie du Poitou Fonte : rien qu'en 2021, ce sont 2 856 emplois qui ont été supprimés chez les sous-traitants automobiles. Amplifié par le Dieselgate puis les conséquences de la crise sanitaire, la tendance ne date pas d'hier. Selon le cabinet Trendeo, entre 2009 et 2019, 50 778 emplois du secteur automobile avaient déjà été perdus en France et la situation ne va pas s'arranger de sitôt. Selon deux études publiées fin 2021, le nombre total d'emplois dans l'industrie automobile va encore se contracter sous l'effet de la transition vers le véhicule électrique, et le mouvement touchera surtout les équipementiers.

Les effectifs des constructeurs, des équipementiers et autres acteurs dont l'activité repose principalement sur les moteurs thermiques devraient être amputés de 630 000 collaborateurs à l'échelle européenne, estimait fin 2021 le cabinet Boston Consulting Group, en considérant que de 80 % en 2020, la part des moteurs thermiques dans les ventes automobiles neuves devrait descendre à moins de 5 % en 2030. A contrario, l'augmentation de la demande en batteries et en infrastructures de recharge favoriserait la création de 580 000 emplois. Un gain de 65 000 emplois, notamment sur des postes d'ingénieurs, est également attendu en raison de l'évolution technologique dans les véhicules. Le cabinet prévoit en effet une hausse de 11 % par an de la valeur des logiciels dans une voiture, passant d'environ 280 € par véhicule en 2020 à 760 € en 2030. Mais pour recruter, il va falloir renforcer l'attractivité du secteur, notamment par des politiques salariales ambitieuses, pour lesquelles notre organisation se bat au quotidien. Il ne faut pas oublier que 100 000 emplois ont déjà été perdus en 20 ans du fait des délocalisations massives réalisées par les constructeurs et les équipementiers sur le thermique.

De nombreux métiers de l'automobile vont disparaître

Une saignée dans les effectifs ?

Au même moment, une étude menée par le cabinet Alix Partners et la PFA (Plateforme automobile, qui représente l'ensemble de la filière automobile : constructeurs, équipementiers, sous-traitants et distributeurs) estimait que, selon une hypothèse moyenne, près de 65 000 emplois étaient menacés en France par le passage du thermique à l'électrique, qui nécessite moins de main-d'œuvre. Les sous-traitants spécialisés dans le décolletage-usinage, le traitement des métaux, la fonderie fonte, la forge, le caoutchouc, ou encore l'emboutissage seront les plus touchés par l'électrification, avec une activité en baisse de 20 à 70 % en fonction des scénarios retenus, qui prennent également en compte la probable baisse des volumes de production en Europe et les gains de productivité. Il faudrait s'attendre à une baisse « structurelle » de 15 à 30 % des effectifs français de production, soit 46 000 à 87 000 emplois potentiellement supprimés, dont plus du tiers chez les sous-traitants, selon la vitesse de la transition vers le véhicule électrique. Marc Mortureux, directeur général de la PFA, indique que « malheureusement, la fin du moteur thermique se traduira forcément par une réduction des emplois de production en France », qu'il juge « inévitable ». Tandis que la création, qui reste potentielle, de 11 000 nouveaux emplois liés à l'électrique ne permettra pas de compenser les licenciements. Il considère cependant que la filière automobile pourrait se diversifier grâce à l'électro-chimie des cellules de batteries, les bornes de recharge, ainsi que la pile à combustible. Pourtant, sur ce point, l'étude ne se veut guère rassurante, puisqu'elle estime que 70 % de la production des groupes moto-propulseurs et batteries

« semble fermée aux fournisseurs actuels de la filière française », ajoutant même qu'une transition trop rapide vers le véhicule électrique risque d'accentuer les externalisations de production hors de France : « plus on va vite vers la transition, plus le risque d'aller sourcer des composants dans des pays à bas coûts augmente. Potentiellement, 20 % de la valeur des composants pourraient être délocalisée ». Alexandre Marian, directeur associé chez AlixPartners, nuance en relevant que « ce n'est pas forcément négatif pour la France car certaines co-entreprises s'installent » sur notre territoire, notamment pour la fabrication de batteries, mais cela serait tout de même préjudiciable pour les sous-traitants. Luc Chatel, président de la PFA, résume : « Le passage de la technologie thermique au moteur électrique, de conception plus simple, va entraîner la disparition d'un certain nombre de métiers, avec, à la clé, des pertes d'emploi importantes. En cinq ans, l'industrie automobile a déjà perdu 50 000 emplois. On estime que, a minima, 65 000 emplois sont menacés d'ici à 2030. Dans le même temps, d'autres métiers apparaissent. C'est tout l'enjeu de la bataille des reconversions et de la formation que nous livrons aux côtés des pouvoirs publics. » Pour le Boston Consulting Group, « au total, environ 2,4 millions de salariés en Europe auront des besoins de formation spécifiques tandis que le métier des 3,2 millions restants, sur le total de 5,6 millions en 2030, n'évoluera guère ».

Entre nouveaux métiers et reconversions, les besoins de formation pour la filière vont être conséquents.

En attendant, l'heure reste au déni ou au rafistolage pour beaucoup d'équipementiers. Et si la diversification d'activité peut empêcher le naufrage pour certains, elle n'est pas accessible à tous et ne constitue pas pour autant un remède miraculeux. Comme l'explique Patrick Thollin, qui participe aux travaux de la PFA au nom de la FIEV (Fédération des industries des équipements pour véhicules), cité par L'Argus, « beaucoup sont encore dans le déni et ne croient pas que le moteur thermique sera supprimé à l'horizon 2035. Ensuite, ce qui est préconisé en termes de diversification, c'est de s'orienter vers d'autres filières pour y appliquer nos compétences. Mais la difficulté, c'est que le réseau commercial est spécifique à chaque filière. Prenons l'exemple d'une entreprise spécialisée à 100 % dans les capteurs auto et PL ; si demain elle veut aller faire des capteurs pour l'aéronautique, elle va devoir créer une structure technico-économique qui épouse les standards de l'aéronautique, qui sache comment lui parler et connaisse ses problématiques ». Il n'est alors plus question de se diversifier mais plutôt de transformer complètement l'activité. Quant à se développer sur le créneau des nouveaux besoins liés à la voiture électrique, la partie est loin d'être gagnée, comme l'a démontré l'étude, qui fournit un chiffre donnant la mesure du problème : un tiers des fournisseurs interrogés par le cabinet AlixPartners n'a pas lancé de démarche pour se préparer à la bascule vers les voitures à batterie. Le réveil s'annonce difficile d'ici à quelques années…

Diversification

Si les récentes annonces de Renault et Stellantis visant à garder dans l'Hexagone l'industrialisation de produits électriques à « haute valeur ajoutée » font espérer des dégâts limités, elles restent insuffisantes pour sauver l'ensemble des emplois qui sont sur la sellette. Il en va de même des appels du gouvernement à maintenir en France les emplois à forte valeur ajoutée, ou encore des quelque 300 millions d'euros du fonds de soutien à la diversification des sous-traitants de la filière automobile (que se partagent déjà 81 entreprises). La diversification n'est pourtant pas seulement l'accès à des activités qui permettraient aux sous-traitants dont le métier est déjà proche de profiter des nouvelles opportunités offertes par l'électrification des véhicules, elle permettrait aussi dans ces cas-là d'effectuer des transferts de compétences d'une activité à l'autre et de sauver plusieurs milliers d'emplois. Au-delà, elle pourrait fournir aux équipementiers les relais de croissance qu'ils recherchent à l'heure où leurs efforts pour atteindre une taille critique sont axés autour d'une seule idée : parvenir à financer une R&D indispensable pour rester les principaux créateurs de valeur dans l'automobile (voir article p. 8).

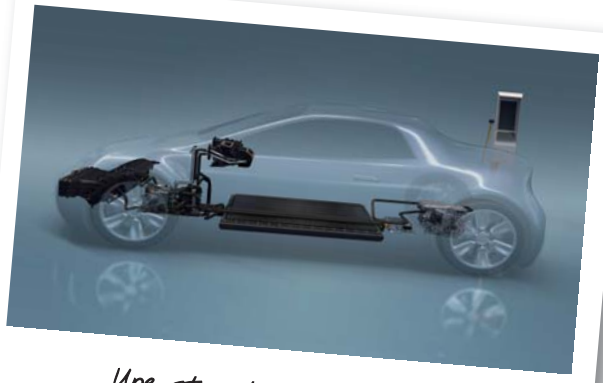
Certains ont pourtant déjà pris le chemin de la diversification, comme Bosch Rodez, dont la ligne de fabrication d'injecteurs diesel fermera en 2023. L'entreprise ne gardera que 500 de ses 1 250 salariés et lancera une nouvelle activité : l'assemblage de piles à combustible alimentant des moteurs à hydrogène de conteneurs frigorifiques (la phase d'industrialisation en série n'est attendue qu'à l'horizon 2025). Environ 250 salariés y seront affectés, quand les 250 autres restants seront attachés aux équipements de moteurs diesel, comme les bougies de préchauffage du marché de la rechange, et aux produits pour les poids lourds. Valeo, de son côté, investit en précurseur les nouvelles mobilités et se fait un nom dans le vélo électrique, qui pourrait donner du travail aux fonderies, qui ne feraient plus de fonte mais de l'aluminium. Le tonnage nécessaire pour compenser les pertes découlant de l'arrêt des motorisations thermiques a cependant de quoi faire frémir. Aujourd'hui, elles comptent parmi les sous-filières les plus à risque, qui tirent de l'automobile pas moins de 46 % (environ 9 milliards d'euros) de leur chiffre d'affaires. Un vide difficile à combler…

Une révolution
peut en cacher une autre

Le passage au tout-électrique n'est pas seulement une question technique, même si la question mobilise pleinement les services de R&D. C'est une voiture d'un type nouveau qu'il faut mettre au point, dans laquelle la notion même de conduite est à repenser à l'aune de la connectivité et de l'intelligence artificielle. Explications.

Le passage au tout-électrique en matière d'automobile est souvent qualifié de révolution, et pour une fois, le terme n'est pas galvaudé. Jusqu'à présent, les constructeurs ont proposé une gamme électrique reposant sur l'électrification de modèles thermiques existants. Cette phase transitoire où les modèles thermiques et électriques sont souvent construits ou adaptés sur les mêmes plateformes ne durera pas. Demain, il faudra concevoir des modèles totalement nouveaux afin de mieux en prendre en compte les spécificités de l'électrique, ce qui va se traduire par des changements plus profonds sur tous les composants des voitures.

Avec l'utilisation du freinage régénératif, c'est toute la façon dont est abordé le domaine ô combien vital du freinage qu'il faut revoir dans un véhicule électrique. Sur la plupart des VE, une pression sur la pédale de frein n'actionne pas les mâchoires ni les disques, mais le frein moteur. Ce n'est qu'ensuite, si la pression se fait plus importante ou plus subite, que les « vrais » freins entrent en jeu. De fait, dans la majorité des cas, le frein moteur suffit dans une conduite courante. Ce qui amène les ingénieurs à redéfinir la notion même de freinage, et donc de l'équipement correspondant. Néanmoins, les systèmes de freinage des VE doivent supporter dans leur utilisation des contraintes plus fortes que pour un véhicule thermique. En raison du poids plus important des VE dû à la présence des packs de batteries, les plaquettes de frein doivent fournir une puissance de freinage supérieure, même si elles sont moins sollicitées. En outre, les accélérations nettement plus vives sont susceptibles d'augmenter l'incidence des arrêts brusques et violents, avec une énergie cinétique plus grande à absorber, d'où la nécessité d'un freinage très performant. Les jantes sont un autre sujet qui occupe fortement les bureaux d'études. Si la question de leur résistance au frottement de l'air n'est pas neuve, elle trouve une nouvelle pertinence à l'ère de l'électrique quand on sait qu'une roue bien profilée peut faire gagner jusqu'à 5 % d'autonomie. Il ne faudra pas pour autant oublier l'esthétique, qui participe à la ligne globale du véhicule et donc à son succès commercial. C'est la même idée qui guide le changement concernant les pneus des voitures électriques qui, eux aussi, se différencieront afin de répondre à deux contraintes principales : le poids et l'aérodynamique, tous deux cruciaux en matière de conception de véhicule électrique. Le poids et le positionnement des batteries des véhicules électriques exercent également une pression supplémentaire sur le châssis, contraignant à revoir l'ensemble des éléments de liaison au sol, notamment la direction et la suspension.



Une structure à repenser.

A toute vitesse

Eh oui, l'existence de rapports mécaniques et de leur transmission a peut-être été mise à la trappe un peu rapidement, démontrant au passage les dangers qu'il y a à vouloir changer l'industrie trop rapidement. Beaucoup de constructeurs font pour l'instant l'impasse sur la boîte de vitesses pour les VE, vue comme un équipement inutile, qui ajoute au véhicule complexité, poids et coût sans pour autant lui conférer plus de fiabilité. Et pourtant, comme dans un moteur thermique, toute la question est de transmettre aux roues la puissance d'un moteur dont le nombre de rotations connaît une limite maximale. La boîte de vitesses semble en fait avoir été écartée un peu trop rapidement. En côte ou chargé, un rapport de démultiplication plus petit améliore l'accélération. Sur autoroute par exemple, un rapport plus élevé permet de privilégier la vitesse de croisière et de maximiser l'autonomie. Porsche et Audi se sont ainsi singularisés en faisant le choix d'installer une transmission à deux rapports sur le Taycan et l'e-tron GT, optimisant à la fois la performance à l'accélération mais aussi l'efficience à vitesse stabilisée, tandis que Bosch a mis les bouchées doubles pour développer ce type de dispositif. Outre l'autonomie, cela autorise le choix d'adopter une batterie et/ou un moteur moins important et meilleur marché tout en conservant les performances. Et ce ne sont là que quelques-uns des éléments qui occupent les services de R&D, tant chez les constructeurs que les équipementiers, même si ces derniers, bien que conscients des enjeux, consacrent encore beaucoup d'énergie à proposer du neuf pour ce qu'on peut appeler les VE de transition.

Ils étaient particulièrement bien représentés aux deux dernières éditions du Consumer Electronics Show (CES) de Las Vegas, pourtant habituellement dominé par les Google, Amazon et autres Microsoft. Valeo y a présenté les fruits de sa co-entreprise avec Siemens, eAutomotive, via un démonstrateur équipé de ses nouveaux moteurs électriques, d'un

onduleur et d'un réducteur (l'équivalent d'une boîte de vitesses). L'équipementier a illustré son effort de diversifications avec une moto pourvue d'un module 48V. Bosch a pour sa part présenté la dernière version de son Advanced Driving Module (ADM), qui simplifie la conception des voitures électriques et améliore leurs performances, en réunissant le groupe motopropulseur, le freinage et la direction en une seule unité plus rapidement intégrable à un VE et avec un meilleur coût. Mais comme pour beaucoup d'acteurs du secteur, c'est dans le domaine du numérique que s'est joué le spectacle. Pour le monde de l'auto, deux défis majeurs sont en effet à relever : la révolution numérique avec le véhicule intelligent et connecté, ainsi que la mutation sociétale des nouveaux usages de la voiture et de la mobilité. La voiture connectée va exiger un développement logiciel colossal. Au passage, cela promet aussi un impact considérable sur les besoins de recrutement (voir article p.6). Sur un véhicule neuf, truffé d'un nombre toujours croissant de composants électroniques (le cabinet Yole Développement prévoit un doublement d'ici 2027 !), on peut dénombrer jusqu'à 100 millions de lignes de codes, soit davantage que dans un avion ! Mobilisés sur l'électrique, les équipementiers et les constructeurs se livrent une bataille plus discrète sur ce sujet. Il « représente aujourd'hui 10 % de la valeur d'une voiture. En 2030, ce sera 40 % », prophétisait Luca de Meo, le directeur général de Renault, au salon VivaTech en juin dernier. La présence à ses côtés du patron de Qualcomm n'était d'ailleurs pas un hasard, le groupe ayant choisi de s'associer à un des géants de la Silicon Valley pour préparer la voiture de demain.

Conducteur en option

A Las Vegas, donc, Valeo a ainsi mis en avant de nouveaux équipements d'aide à la conduite qui préfigurent le véhicule autonome, comme son scanner LiDAR de troisième génération, un radar basé sur l'infrarouge, censé arriver sur le marché en 2024. Continental, qui joue sur le même tableau avec des équipements similaires, a de plus démontré sa maîtrise des architectures logicielles complexes, avec le HPC, que Volkswagen commercialise déjà sur sa gamme électrique ID. Marelli a exposé ses dernières générations d'aide à la conduite, comme des capteurs flexibles ultra miniaturisés ou encore des radars détectant des objets jusqu'à 250 mètres de distance. L'équipementier a aussi fait la part belle à ses travaux d'intégration des capteurs et des radars dans les véhicules, essentiellement dans les blocs optiques. Bosch a annoncé qu'il allait regrouper au sein de sa filiale ETAS le développement de logiciels de base et d'intergiciels indépendants des applications (qui leur permettent de communiquer entre elles), ainsi que de modules logiciels basés sur le cloud destinés aux mises à jour logicielles. Il a également présenté son Virtual Visor, un pare-soleil numérique transparent connecté à la caméra de surveillance de l'habitacle et qui détecte la position des yeux du conducteur et adapte l'opacité de l'écran à la luminosité extérieure, mais promet également d'autres applications pour la conduite autonome. Bosch s'est aussi illustré avec son service d'assistance technique numérique, intégré dans un univers d'après-vente connecté où machines et hommes échangent des données en fonction des besoins, afin de réparer et d'entretenir efficacement les véhicules, avec tout ce que cela laisse attendre d'avantages en termes de maintenance prédictive. Enfin, diversification oblige, l'équipementier a présenté sa nouvelle génération de eBike Systems (vélo à assistance électrique) qui ajoute à la conduite du vélo l'expérience utilisateur numérique grâce à la connectivité. Pour le moment, aucun acteur n'a poussé la diversification jusqu'à développer bornes et infrastructures de recharge, qui constituent pourtant un marché conséquent. Du côté de ZF, équipementier allemand spécialiste des technologies de transmission et de châssis, les innovations destinées à la conduite autonome ont tenu le haut du pavé, de même que les architectures logicielles avancées pour les futures générations de véhicules, incluant la supervision de paramètres tels que la dynamique au niveau du châssis pour une optimisation des performances et de la sécurité.

L'auto du futur, connectée et autonome

Côté constructeurs, différents rachats et regroupements montrent la conscience aiguë de la situation et une volonté affirmée de se positionner au centre de ce nouveau marché. Renault n'est pas le seul à se développer sur le logiciel. Le rachat par Stellantis, en fin d'année, d'aiMotive montre que la course à la voiture autonome est bel et bien lancée. Cette start-up hongroise spécialisée dans l'intelligence artificielle et les systèmes d'aide à la conduite doit aider Stellantis à mettre au point une future plateforme technologique pour atteindre le niveau 3 d'autonomie, celui où l'intervention du conducteur devient optionnelle pour certaines manœuvres ; théoriquement en 2024. Autre question qui concerne directement les constructeurs : celle des mises à jour est également devenue centrale, comme de nombreuses innovations présentées à Las Vegas l'ont montré. A cet égard, le bon vieux GPS se retrouve à nouveau sous les projecteurs. Plus question de mises à jour aussi coûteuses qu'hasardeuses, les constructeurs s'attachent à préparer des versions mises à jour en temps réel et incluant un outil de planification des trajets prenant en compte les étapes de recharge ainsi que leur disponibilité. Avec les nouveaux usages de mobilité, la logique change : il s'agit presque autant de vendre un véhicule que de facturer les services de mobilités qui vont avec. A cet égard, les constructeurs sont déjà à l'offensive. Avec Mobilize, Renault ambitionne de réaliser 20 % du chiffre d'affaires du groupe à l'horizon 2030, tandis qu'avec Free2Move, Stellantis compte étendre sa présence mondiale à 15 millions d'utilisateurs actifs à la même échéance. Enfin, la révolution automobile et les juteux marchés qu'elle promet attirent une nouvelle catégorie d'acteurs. Electronique de puissance, capteurs, fusibles… Au salon Electronica, qui se tenait mi-novembre à Munich, STMicroelectronics a dévoilé l'arsenal de produits qu'il développe pour équiper les véhicules électriques. Avec l'ambition de se faire une place dans un marché d'avenir pour l'électronique. « C'est un marché énorme qui s'ouvre pour l'électronique », faisait alors observer Daniel Derrien, application manager de l'entreprise. La concurrence promet d'être rude.

IPECA
UNE VIE À VOUS PROTÉGER

Affinit'Air
VOTRE **NOUVELLE PROTECTION SANTÉ** SUR MESURE

15% DE RÉDUCTION POUR VOTRE CONJOINT, pour toute adhésion en couple

Une offre santé IPECA, exclusivement dédiée à la communauté aéronautique et aérospatiale civile et militaire.

- 4 niveaux de garanties adaptés à tous les budgets, accessibles sans limite d'âge, avec 3 modules de renfort optionnels à coût modéré
- Pas d'évolution tarifaire en fonction de l'âge
- Des services en + pour mieux vous accompagner

"Notre solidarité intergénérationnelle permet de protéger notre communauté, à toutes les étapes de la vie avec des cotisations qui n'évoluent pas avec l'âge, à partir de 55 ans".

Vous souhaitez réaliser une étude personnalisée de vos besoins en santé et en prévoyance ?

Contactez nos conseillers individuels au 0 977 425 425 puis tapez 2 (appel non surtaxé).
Demandez un devis sur ipeca.fr ou sur votre Espace Privé.

DEMANDE DE DOCUMENTATION GRATUITE SANS ENGAGEMENT

À retourner sous enveloppe affranchie à : IPECA PRÉVOYANCE Service Individuel, 5 rue Paul Barruel 75740 Paris 15.

☐ **Je souhaite être contacté par un conseiller**
☐ **Je souhaite recevoir la documentation santé Affinit'Air**

Prénom : ..... Nom : .....
Adresse : ..... Code postal : |_|_|_|_|_| Ville : .....
Tél. : |_|_|_|_|_|_|_|_|_|_| Mobile : |_|_|_|_|_|_|_|_|_|_| Date de naissance : ...../...../.....
Adresse courriel : .....
N° IPECA : ..... Date de départ à la retraite : .....

Avril 2023

IPECA PRÉVOYANCE 5 rue Paul Barruel 75740 Paris cedex 15.
Institution de Prévoyance régie par le titre III du livre IX du code la Sécurité sociale relevant de l'Autorité de Contrôle Prudentiel et de Résolution (ACPR) 4 place de Budapest - CS 92459 - 75436 Paris cedex 09. IPECA PRÉVOYANCE, collecte, enregistre et traite les données à caractère personnel que je viens de renseigner dans ce formulaire. Je prends note que le traitement de mes données répond aux finalités suivantes : mise en œuvre d'opérations de prospection, commerciales ou promotionnelles, et de fidélisation. L'ensemble des finalités de traitement sont rappelées au sein de notre note relative au traitement de vos données personnelles, disponible sur notre site internet (ipeca.fr).

ipeca.fr

Batteries : le cœur du défi

L'informatique au secours des batteries

Batterie ou pile à combustible, le cœur de la voiture électrique de demain attise les convoitises de tous les acteurs du secteur automobile, qui veulent se positionner en leader sur le créneau. Bosch mise sur la physique pour trouver les matériaux qui serviront à fabriquer les éléments du groupe motopropulseur et même des piles à combustible plus durables. Pour y parvenir, l'équipementier a noué un partenariat avec IBM dans le cadre d'un plan d'investissement de 10 milliards d'euros dans le numérique et la connectivité. Il compte utiliser l'informatique quantique –IBM possède un parc d'ordinateurs quantiques avancés– pour déterminer les propriétés de nouveaux matériaux d'une manière qui serait irréalisable sur des ordinateurs conventionnels en termes de temps et de complexité. Chez Valeo, c'est sur une amélioration de l'existant que repose le rapprochement avec TotalEnergies pour explorer le refroidissement par immersion des batteries électriques. Basé sur un fluide de refroidissement isolant mis au point par le géant du pétrole, lui aussi en quête de diversification, le concept permettrait d'améliorer la durée de vie et la densité des batteries, ainsi que leur niveau de sécurité.

De nouveaux concurrents

Cette course à l'innovation attire aussi des acteurs moins connus, comme Morand, une start-up suisse qui s'est fait un nom dans les sports automobiles. Morand propose une batterie décrite comme au croisement du supercondensateur et de la cellule au lithium plus classique et présentant des caractéristiques assez prometteuses : un prototype de son eTechnology de 7,2 kilowattheures (kWh) a pu être rechargé à 80 % en 72 secondes seulement, à 98 % en 2 minutes, et 100 % en 2 minutes et 30 secondes. Certes, c'est encore loin des 100 kWh d'une citadine électrique aujourd'hui, mais l'entreprise vise plutôt, dans un premier temps, les petits véhicules, type deux-roues ou encore minicitadines, comme la petite Ami de Citroën, d'une capacité de 5,35 kWh. La start-up promet également un nombre très important de cycles de charge et de décharge, de l'ordre de 50 000 voire 70 000, soit 10 fois plus que les batteries classiques actuelles. Autre catégorie de concurrents : les grands, voire très grands. Le partenariat dévoilé par Renault et Airbus fin novembre pour la batterie du futur, destinée aux voitures électriques et à de futurs avions hybrides, est plus qu'une pierre dans le jardin des équipementiers. Les deux groupes vont faire travailler ensemble leurs ingénieurs et partager leurs connaissances sur l'électrification et le stockage de l'énergie. L'objectif principal ? Mettre au point une batterie solide, opérationnelle avant 2035, afin de remplacer les batteries lithium-ion actuelles. Outre les gains de coûts et de poids, les partenaires visent une capacité énergétique accrue, en mesure de délivrer plus de 1 000 watts par litre, contre 700 au maximum aujourd'hui. Du côté de Stellantis, après un rapprochement avec Samsung pour produire des batteries lithium-ion aux Etats-Unis, la fin de l'année a vu le début des négociations avec Faurecia et Michelin pour prendre des parts chez Symbio, fabricant de piles à combustible et fournisseur de Stellantis. Une manière de se diversifier avant l'heure en renforçant sa position sur le marché de l'hydrogène. Il faudra aussi compter avec Bolloré et sa filiale Blue Solutions, précurseur des batteries tout-solide, qu'elle produit depuis 11 ans pour équiper des bus, et qui lorgne désormais les voitures électriques. Elle promet pour sa part une solution d'ici 2025 et son industrialisation en 2028.

Bientôt des batteries bio ?

Enfin, des chercheurs américains pourraient bien avoir trouvé un moyen de faire sauter toutes les barrières entourant la batterie électrique grâce au…crabe. Ils ont mis au point une batterie zinc-ion contenant un électrolyte élaboré à partir de chitine, le principal composant de sa carapace. En partie biodégradable, le prototype serait également moins inflammable et moins corrosif que les batteries lithium-ion. Les chercheurs du Center for Materials Innovation de l'université du Maryland ont traité un dérivé de la chitine pour obtenir un gel ensuite utilisé comme électrolyte (la substance qui permet aux ions de se déplacer de l'anode à la cathode), puis mélangé à du zinc pour former une batterie qui affichait encore un rendement énergétique de 99,7 % après 1 000 cycles d'utilisation. Dernier atout de cette technologie : son prix. Alors que celui du lithium a explosé ces derniers mois, celui du zinc reste nettement plus abordable, sans parler bien sûr du prix du crabe…

L'énergie du futur ?

Entre équipementiers et constructeurs, la batterie devient un champ de bataille. Des deux côtés, chaque acteur tente d'y aller de sa propre solution, espérant au passage l'imposer comme le futur standard en la matière. Un point commun à toutes les démarches cependant : essayer de se passer des fameuses terres rares qui entrent pour le moment dans la composition des batteries et sur lesquelles la Chine détient un quasi-monopole.

[Quand l'industrie n'est pas défendue, c'est tout le pays qui est en danger !]

FO Métaux

Notre industrie, nos emplois !

Pour tout renseignement, contactez votre délégué FO Métaux

apsac FORMATION

Représenter les salariés ne s'improvise pas !

Actualité sociale / Management social

Essentiels CSE / Experts CSE

Santé / Communication

Sécurité et conditions de travail

9 rue Baudouin, 75013 PARIS / contact@apsac.asso.fr / 09 65 01 11 21

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

Région Parisienne : une nouvelle section

Depuis le 3 avril, il faut compter avec FO chez WKDA France, l'entreprise derrière le site vendezvotrevoiture.fr. Notre organisation y a brillamment remporté les élections avec 100 % de représentativité et 9 élus sur 13 au CSE. L'aventure a commencé dans le Bas-Rhin avec un militant FO isolé, Steve Ivanovski, qui, devant l'inefficacité d'élus sans étiquette, a décidé de monter une section syndicale. Avec l'aide de l'UD67 et de l'UD de Paris (le siège de WKDA étant situé dans la capitale), Patricia Bocciarelli, secrétaire générale du syndicat des métallurgistes FO de la région parisienne, est allée négocier le PAP et implanter une liste FO, malgré les réticences de la direction, qui a d'ailleurs mis la pression sur les salariés à cette occasion. Nommé délégué syndical FO suite à cette victoire, Steve Ivanovski, à qui l'on souhaite la bienvenue chez FO, et les nouveaux métallos FO comptent s'attaquer au respect des conditions de travail et à la question des rémunérations.

Framatome relocalise !

Si le secteur nucléaire est toujours en difficulté pour recruter après les annonces présidentielles sur la relance de la filière et la construction de nouvelles centrales, il se montre cependant pionnier sur le front de la relocalisation industrielle, que notre Fédération appelle de ses vœux de longue date. Poussée par le programme de renouveau nucléaire français, Framatome prévoit ainsi 100 millions d'euros d'investissements pour son site du Creusot (Saône-et-Loire). Cette enveloppe va permettre notamment la construction d'un nouveau bâtiment pour réaliser les internes de cuves (ces pièces indispensables à la fabrication des futurs EPR-2 qui avaient été délocalisées vers l'Europe de l'Est) à partir de l'été 2026, ainsi que d'un centre d'usinage et de soudage. L'opération devrait s'accompagner de 70 nouveaux emplois directs sur le site. La direction du site a affiché clairement ses raisons : « Nous voulons gagner en souveraineté, en délai, en qualité, mais aussi en flexibilité en ramenant cette activité au Creusot. »

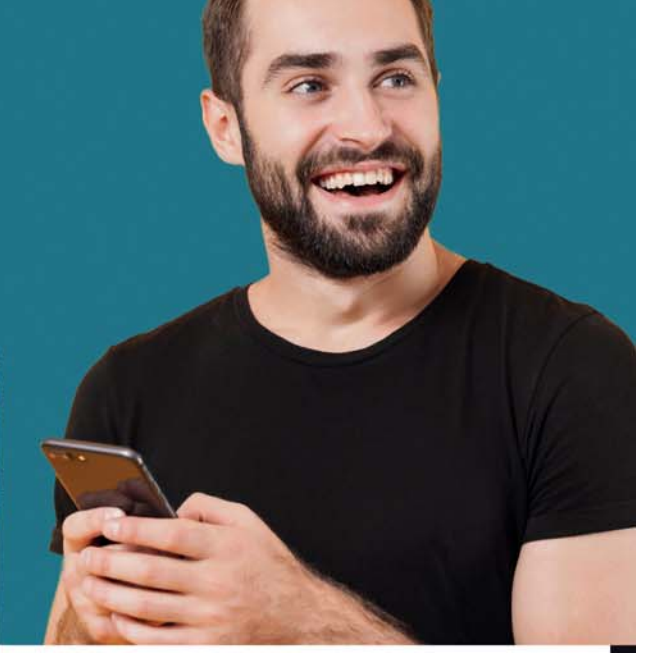
Daimler Truck à fond sur le bus électrique

L'allemand Daimler Truck a annoncé le 3 avril sa décision d'investir 50 millions d'euros d'ici à 2030 afin d'adapter son site Evobus France de Ligny-en-Barrois (Meuse) à la production d'autobus électriques. Afin de permettre la transformation du site de Ligny, des terrains d'une surface de plus de trois hectares ont été achetés dans les environs. L'infrastructure sera également adaptée en tant que base pour l'extension et l'électrification du site. Depuis 2021, près de 150 nouveaux postes permanents ont été créés sur le site, et aujourd'hui, le constructeur mise sur l'« électrification » pour ajouter 250 nouveaux emplois. Une opération qui fera d'EvoBus France le plus grand employeur privé du département de la Meuse...

L'Etat se penche sur l'industrie verte

Le projet de loi sur la question devrait arriver à l'Assemblée nationale en juin mais les grandes lignes ont déjà été dévoilées. Le texte devrait s'articuler autour d'une quinzaine d'articles qui détailleront des mesures pour accélérer les implantations industrielles ou encore favoriser l'économie circulaire. Mais il laisse de côté le volet le plus attendu des industriels : les mesures fiscales et les questions de financement, sans lesquelles les chances d'aboutir sont minces. On ne peut que suggérer au gouvernement et aux parlementaires la lecture de notre *Manifeste pour une industrie verte* et de nos *Livres blancs pour la défense de l'industrie*, qui se penchaient sur le sujet dès 2007... Censé engager une réindustrialisation en France afin de développer sa souveraineté et répondre aux besoins de la transition écologique, ce projet de loi Industrie verte semble mal engagé : les nombreux acteurs du dossier, dont le Conseil national de la transition écologique, qui rassemble les acteurs et actrices de la société civile (Organisations patronales, syndicats, ONG...), ont déjà fait savoir que –cela devient une habitude– les pouvoirs publics veulent aller trop vite, au risque de bâcler la copie...

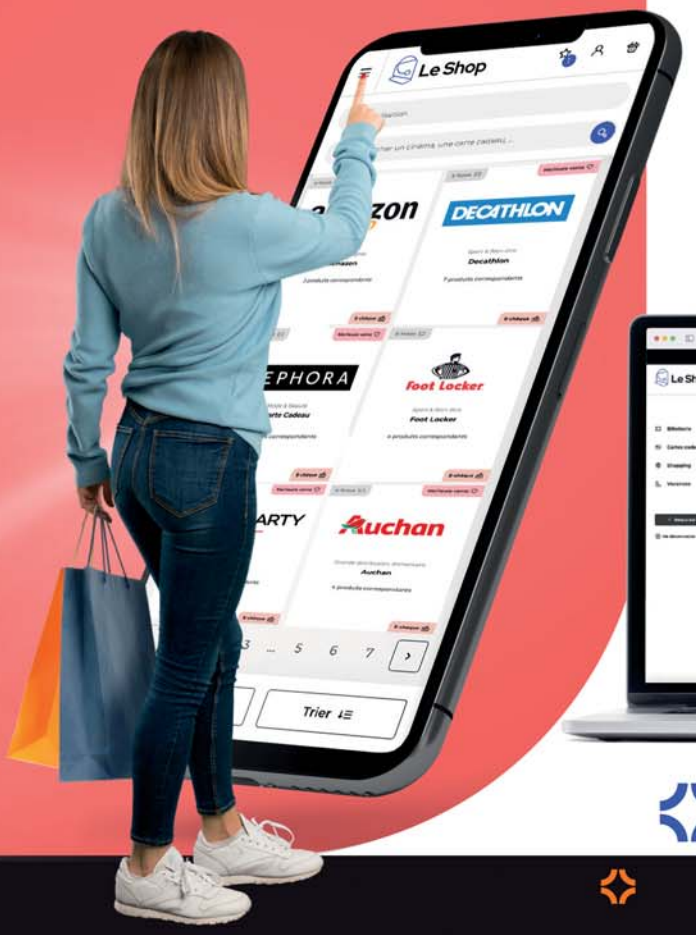
Helfrich



Carte cadeau dématérialisée

Shoppa

+ d'1 million de références à tarifs préférentiels
Accès à la **boutique en ligne** *Le Shop*



Billetterie et Plateforme web

Le Shop

+ d'1 million de références à tarifs remisés

Chèques et Cartes Cadeaux Shoppa sur devis

Subventions paramétrables

Application mobile

DISPONIBLE SUR App Store · DISPONIBLE SUR Play Store

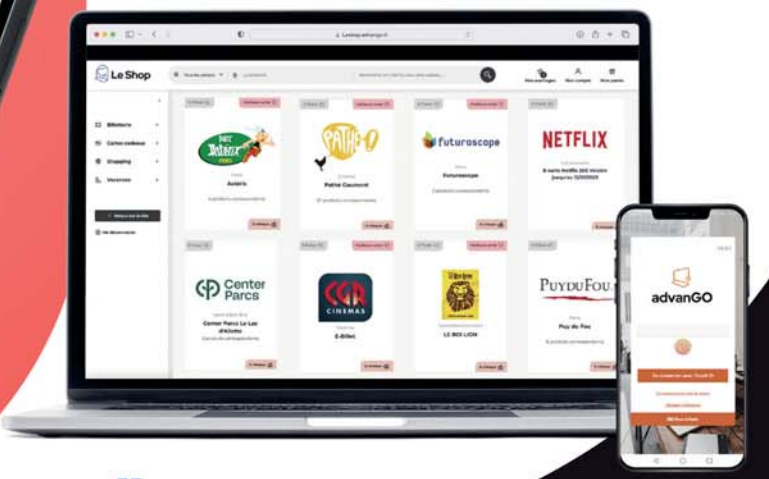
advanGO

Communication auprès de vos bénéficiaires

Boutique du CSE

Gestion de vos ASC

Comptabilité en partenariat avec SECAFI GROUPE ALPHA



06 10 01 32 25
En précisant votre code partenaire : FOMETAUXHF23

helfrich.fr

© Helfrich • © Shoppa • © advanGO - Photos non contractuelles - Crédits photos : Freepik, Partenaires et fournisseurs, Helfrich - La Shop, advanGO, des marques de la société Helfrich

Minitubes : grève gagnante sur les salaires

Neuf jours de grève : c'est ce qu'il aura fallu aux métallos FO pour faire entendre raison à la direction de Minitubes (Isère), spécialiste de la fabrication de tubes de haute précision pour la chirurgie et la médecine. Entre le 6 et le 14 mars dernier, près de la moitié des effectifs, soit 150 salariés, ont été à l'épreuve de force à l'appel de FO et de l'intersyndicale. La raison de ce débrayage ? Des propositions salariales plus que décevantes dans le cadre des NAO 2023. Malgré cinq séances de négociation, Minitubes s'arc-boutait sur une enveloppe de 4 % de la masse salariale, bien insuffisantes face au dérapage de l'inflation.

Surtout pour les plus anciens, qui ont acquis pendant plusieurs années des qualifications et compétences favorisant le savoir-faire et la richesse de l'entreprise, et s'estiment défavorisés vis-à-vis des intérimaires récemment embauchés. Car ils l'ont tous constaté : ceux qui ont le plus d'ancienneté se retrouvent parfois avec plusieurs dizaines d'euros de moins que les salariés débutants à la fin du mois, du fait de l'augmentation rapide du Smic qui a « écrasé » les grilles salariales. Avec le soutien de notre organisation, ils se battaient pour que leur expérience et leurs responsabilités soient reconnues et récompensées, de préférence via la fiche de paie. « Aujourd'hui, un régleur avec quatre ans d'ancienneté gagne seulement 20 euros de plus qu'une opératrice débutante », expliquait alors Sabri Dib, DS FO de Minitubes. Autre point de crispation : l'obtention d'un treizième mois, toujours inexistant dans l'entreprise, et que la direction voulait financer en prenant sur les augmentations. « C'était hors de question ! » s'agaçait le représentant de FO, deuxième syndicat de l'entreprise.

Suite à ces six jours de grève, les métallos sont parvenus à un accord avec la direction le 27 mars. Si la base reste à 4 % d'augmentation globale, FO a obtenu pour tous les salariés une revalorisation de base de 40 euros mensuels. Les ouvriers recevront une augmentation générale de 3 % (et 1 % en individuel) en mai prochain, rétroactive depuis janvier. Les salaires des Etam seront revalorisés de 2 % (et de 2 % en individuel). Ceux des cadres augmenteront de 1 % et de 3 % à titre individuel. Pour les ouvriers, certaines primes d'équipes ont été revalorisées entre 5 et 10 euros. « Quand on fait l'addition, cela fait près de 6,5 % d'augmentation », se réjouit Sabri Dib. La société s'est aussi engagée à ouvrir une négociation sur la mise en œuvre du treizième mois en 2023. Le métallo FO compte bien agir pour que soit davantage reconnue l'ancienneté, problème non réglé par ces NAO. L'application de la nouvelle classification des emplois en janvier prochain pourrait bien régler la question.

Après une grève très suivie sur la question salariale en mars à l'appel de notre organisation chez Minitubes, à Grenoble, les métallos ont fini par décrocher des augmentations de salaire à hauteur de 6,5 % pour des NAO de 2023, toutes mesures confondues.

Amcor Flexibles : trop rigide sur les salaires

Depuis le 17 mars, à l'appel des métallos FO, les salariés d'Amcor Flexibles, à Selestat (Bas-Rhin), ont lancé une grève illimitée. La raison de la mobilisation ? Les propositions inacceptables de la direction dans le cadre des NAO. Malgré la bonne santé financière de leur site, malgré des carnets de commandes encore pleins, préserver le pouvoir d'achat des salariés ne semble pas être la priorité de la direction d'Amcor Flexibles, site de fabrication d'emballages pour l'industrie. Si l'an passé l'augmentation générale à 4,4 % avait permis de couvrir l'inflation, ses propositions « médiocres » (dixit les salariés) pour les NAO 2023 n'étaient tout simplement pas acceptables. « Suite à une première demande en intersyndicale, la direction a formulé des propositions assez basses, à 4 % pour les ouvriers, 3,3 % pour les ETAM et seulement de l'individuel pour les cadres, détaille le délégué syndical FO Christian Boehrer. Les salariés ont été clairs : c'est 6 % ou rien ! ».

Deux réunions plus tard, et face à une direction toujours plus rigide, l'ensemble des équipes du site a voté la grève, le 17 mars. « C'est très bien suivi. Chacun débraye une heure ou plus, quand il veut. Cela désorganise la production sans faire perdre trop de salaire à chacun », explique Christian Boehrer. Pour les salariés, la situation reste aussi incompréhensible qu'inacceptable. En France, Selestat est l'usine du groupe qui marche le mieux ; elle a dégagé 26 millions d'euros de bénéfices en 2022. Pour le moment, la direction observe le silence radio. Mais le délégué est confiant. Il estime qu'il recevra rapidement des nouvelles, face au coût de la grève pour Amcor, dont les patrons vont devoir, pour sortir de la crise, être bien plus… flexibles.

Les groupes réseaux
au rapport

Le 26 janvier, les membres du GRH (groupe réseau handicap) et du GRSS (groupe réseau santé et sécurité) se sont retrouvés à la Fédération pour une présentation de leurs travaux. Réunis autour de la secrétaire fédérale Géraldine Nivon, qui les coordonne, en présence du secrétaire général de notre Fédération Frédéric Homez et du trésorier fédéral Jean-Yves Sabot, les participants ont montré lors de ce point d'étape qu'ils avançaient à grands pas.

Si le mouvement contre la réforme des retraites a rappelé à tous le rôle du syndicalisme dans les luttes sociales, notre Fédération n'en travaille pas moins sur des sujets moins médiatiques mais tout aussi importants pour les salariés. C'était tout l'objet de la réunion du 26 janvier sur le handicap et la santé/sécurité au travail. Lancés respectivement en 2020, au lendemain du congrès fédéral de Nice, et début 2022, le GRH et le GRSS réunissent sous la houlette de la secrétaire fédérale Géraldine Nivon deux équipes de militants FO Métaux dont les travaux visent à soutenir les salariés en situation de handicap ainsi qu'à mettre à disposition des métallos une boîte à outils pour agir dans le domaine de la santé / sécurité. Comme l'expliquait Frédéric Homez lors de la création du GRH, « depuis de nombreuses années, nous nous mobilisons à tous les niveaux de notre organisation syndicale pour soutenir les salariés en situation de handicap, tout en revendiquant une meilleure insertion dans le monde professionnel et l'amélioration des conditions de travail avec des rémunérations plus justes ». Pour répondre à cette ambition, le GRH a déterminé plusieurs objectifs autour desquels les membres se sont organisés en ateliers, dont le nombre et la composition peuvent évoluer en cours de route pour s'adapter aux avancées sur les sujets traités ou aux besoins de notre organisation.

Le premier d'entre eux avait pour mission de créer un parcours de formation dédié au handicap avec l'APSAC afin de sensibiliser, former les militants, faire changer les aprioris et approfondir les connaissances. Pour cela, ils sont en train d'achever la création d'un profil de fonction des référents handicap FO Métaux, de finaliser un quiz et une plaquette ainsi que de concevoir un module qui sera intégré au parcours de formation fédéral, et ont d'ores et déjà mis la touche finale au dossier qui sera remis à chaque stagiaire à l'issue de sa future formation (lexique, listes de sites web, formulaire de demande RQTH et certificat médical à joindre à une demande à la maison départementale des personnes handicapées). La newsletter trimestrielle du GRH, objectif du 2ème atelier, en est, elle, déjà à son neuvième numéro ! L'atelier n°3 travaille pour sa part sur des scénarios pour réaliser des vidéos. La première, Rendons visible le handicap invisible, a été tournée et diffusée, tandis que l'écriture se poursuit sur la deuxième, Les référents FO métaux handicap. Les métallos planchent également sur un scénario pour une bande dessinée. Trame, articulation de la narration, préparation des bulles de dialogues, mais aussi choix d'un artiste pour le dessin : l'ambitieux projet prend du temps et de l'énergie, mais ils en sont convaincus, le résultat sera à la hauteur. Quant au 4ème atelier, il doit permettre à la Fédération de se doter d'outils de communication à destination des militants afin de sensibiliser les salariés à la question. Plusieurs affiches ont déjà été validées, d'autres sont en cours d'élaboration. Le groupe s'est également attelé à la mise au point de slogans pouvant servir de signature, tel le « *Notre industrie, nos emplois !* » qui constitue avec le logo FO Métaux l'identité visuelle de notre Fédération.

Un travail collectif

De création plus récente, le GRSS n'en a pas moins été lui aussi des plus actifs, avec le lancement de trois ateliers distincts, dont les travaux avancent bon train. Objectif : échanger des bonnes pratiques sur le fonctionnement de la CSSCT, suite à la fusion des instances représentatives du personnel (IRP), et proposer aux métallos une boîte à outils pour les aider à s'organiser et déterminer un mode de fonctionnement. En premier lieu, et pour le premier atelier, « le but est d'identifier les besoins des militants pour mieux répondre à leurs demandes », a expliqué Géraldine Nivon. Le groupe est donc en train de concevoir le questionnaire sur lequel sera basée une enquête dont les résultats guideront et alimenteront les sous-groupes de travail qui viennent de se former par la définition d'objectifs clairs. Comme pour le GRH, la mise au point d'une signature est à l'ordre du jour. Un autre atelier se concentre sur la manière d'apporter lisibilité et visibilité pour

les militants, via la mise au point de fiches thématiques. La première, sur les cas d'atteinte aux droits des personnes et aux libertés individuelles, a déjà été validée, et une autre est en cours de réalisation sur le droit à la déconnexion. Enfin, le dernier atelier a pour mission de fabriquer des affiches illustrant le positionnement de FO Métaux sur plusieurs sujets centraux dans le domaine de la santé et sécurité au travail. Là aussi, le fonctionnement collectif fait merveille et le plus difficile est presque de faire le tri dans toutes les idées du GRSS !

Des actions à valoriser

Lors de ces présentations, les métallos ont profité de la présence du trésorier fédéral Jean-Yves Sabot, qui est intervenu pour un point sur la protection sociale, dans le cadre de la nouvelle convention collective nationale de la métallurgie, au sein de laquelle un volet lui est consacrée et vient d'entrer en application, le 1er janvier dernier. Il s'est notamment attaché à tout ce que cela va changer au sein des entreprises, à ce qu'il faudra négocier et avec quelles ambitions. Le secrétaire général de notre Fédération Frédéric Homez, qui assistait lui aussi à la réunion, s'est pour sa part dit « impressionné par la belle dynamique qui anime ces deux groupes motivés et impliqués, autant que par la remarquable qualité du travail accompli ». Après avoir félicité l'ensemble des participants et le service juridique pour l'aide apportée, il s'est réjoui d'une démarche qui permet à la métallurgie de posséder ses propres outils sur de tels sujets et a informé les métallos que la réflexion était en cours pour mieux valoriser leurs réalisations, notamment via le site Internet de la Fédération. Il est également revenu sur un sujet très proche de ceux traités par les deux groupes de travail : celui de l'égalité homme/femme, que notre organisation a su faire inclure dans la CCNM et sur lequel elle réclame un bilan paritaire avec l'UIMM (et non seulement un bilan réalisé par le ministère du Travail), ainsi que de nouvelles négociations. « Notre réformisme s'exprime aussi par notre capacité à obtenir des avancées sur ces dossiers où l'humain est le cœur même de la discussion », a-t-il conclu avant de faire un point rapide sur le dossier des retraites et sur les négociations salariales pour les ingénieurs et cadres.

Métaux de Chartres : le vent du changement

Les métallos chatrains se sont retrouvés le 9 février dans les locaux de l'UD d'Eure-et-Loir pour l'assemblée générale de leur syndicat des Métaux autour de leur secrétaire adjoint Michel Hamon, du secrétaire fédéral Gérard Ciannarella et du secrétaire général de l'UD28 Eric Jarry. Le rendez-vous a été l'occasion de renouveler les instances et de réfléchir aux enjeux de demain.

Avant de se réunir pour leur assemblée générale, les métallos FO de Chartres et ses environs ont d'abord assisté à un séminaire de formation sur la protection sociale dans la branche de la métallurgie, animé par le groupe VYV. Michel Hamon, secrétaire adjoint des Métaux, est ensuite revenu sur l'activité de l'année passée dans un rapport d'activité très complet. Comme beaucoup de départements, l'Eure-et-Loir, où la métallurgie représente 16 % de l'emploi salarié, peine à recruter. Dans le cadre des différentes négociations territoriales, FO n'a eu de cesse de rappeler que l'attractivité des métiers en tension dépendait notamment de la capacité des employeurs à s'adapter aux spécificités locales.

A cet égard, les métallos ont été force de proposition, portant des mesures pour la prise en compte de la ruralité dans la métallurgie du département, pour la création de deux primes destinées à lutter contre le turn over qui mine les entreprises. « L'unité syndicale obtenue par FO a permis d'obtenir du plus pour les salariés lors des négociations sur les minima salariaux », s'est réjoui Michel Hamon. Il s'est ensuite exprimé sur l'égalité professionnelle, la santé au travail et les conditions de travail, avant de soutenir les positions de notre Confédération et de notre Fédération sur le dossier des retraites. Le tour de table a ensuite permis aux métallos d'exposer la situation des entreprises où notre organisation est présente et les actions qu'ils y ont menées. Ils n'ont d'ailleurs pas caché qu'avec la pandémie et ses conséquences, la syndicalisation n'est pas à son meilleur niveau et comptent bien y remédier par un travail de terrain acharné.

Gérard Ciannarella a chaleureusement remercié Frédéric Lamy, le secrétaire des Métaux, qui a choisi de se mettre en retrait de son activité pour la structure, pour ses années de dévouement à notre organisation. Après avoir rappelé le rôle des USM et de la formation syndicale, il a fait un point sur la situation générale et ses conséquences pour la métallurgie, notamment le dossier des retraites, avant de terminer en évoquant le prochain congrès fédéral, qui se tiendra à Amiens en juin 2024.

Le nouveau bureau

Le nouveau bureau élu est composé d'Isabelle Kerihuel (secrétaire), Nadia Proust (secrétaire adjointe), Hamid Boutayeb (trésorier), Sophaly Sim (trésorier adjoint) et Agnès Lammens (archiviste).

Blanc Aéro Industries : une formation gagnante

Les métallos FO de l'équipementier aéronautique, sur son implantation aveyronnaise, viennent d'enregistrer une belle progression lors de leurs récentes élections professionnelles. Derrière ce succès, un important travail collectif, mais aussi la mise à profit de la formation fédérale sur le nouveau système de classification.

FO Métaux ne cesse de le répéter depuis la signature de la nouvelle convention collective nationale de la métallurgie : maîtriser les classifications offre aux équipes syndicales un levier de développement de premier choix. Celle de Blanc Aéro Industries, équipementier aéronautique spécialisé dans les fixations et composants structuraux à Villefranche-de-Rouergue (Aveyron), vient d'en faire une éclatante démonstration avec une forte progression lors de ses récentes élections professionnelles. De 4 élus sur 28, FO est passée à 10 élus sur 26 (avec des élus dans les trois collèges) et a vu sa représentativité bondir de 20,4 à 33,75 % !

De bons résultats

En décembre dernier, à l'instigation de l'USM12 et de son secrétaire Jean-Yves Calmettes, de Jérôme Nigris, secrétaire du syndicat FO Blanc Aéro Industries (dont l'équipe fournit de nombreux stagiaires), les métallos du département ont suivi à l'Union locale une formation fédérale sur les classifications dispensée par David Dijoux et Jean-Yves Sabot. Deux cadres, invités par Jean-Yves Calmettes, étaient présents. « Ils ont beaucoup apprécié la formation et ont accepté d'en parler autour d'eux, confie le secrétaire de l'USM. Et de fil en aiguille, cela a débouché sur une nouvelle session, cette fois en webinaire avec Flavien Bilquez et David Dijoux à la manœuvre, le 6 février, suivie d'un beau moment de convivialité avec neuf cadres. » Lesquels ont été convaincus par la capacité de notre organisation à former et informer, et l'ont fait savoir. C'est donc à l'issue de ce webinaire que, de manière spontanée, ils ont accepté de boucler la liste du 3ème collège suite à un appel à candidatures !

Les salariés, qu'ils aient suivi la formation initiale ou le webinaire, ne se sont pas privés d'utiliser leur nouveau savoir pour parler à leurs collègues des classifications durant la campagne électorale chez Blanc Aéro Industries. Et au vu des résultats, il faut croire que cela a participé à faire la différence. Sur le collège cadre, le titulaire FO et son suppléant ont d'ailleurs été élus, sur un score certes serré, mais qui a prouvé que chaque voix compte. « Notre volonté de former les militants sur le nouveau système de classification est payante, se réjouit le trésorier fédéral et responsable de la formation Jean-Yves Sabot. Cela montre clairement que bien formé et informé, on œuvre plus efficacement au développement syndical. » Pour le secrétaire fédéral Bruno Reynes, en charge des cadres à la Fédération, « ce succès prouve aussi qu'il est possible, en s'appuyant sur la richesse de notre organisation, de s'adresser aux cadres et de les convaincre de nous rejoindre. »

Du côté de Blanc-Aéro Industries, les bons résultats de Villefranche-de-Rouergue ont été complétés par ceux du site de Saint-Ouen où le syndicat FO est devenu majoritaire ! « Nous allons maintenant essayer de renforcer notre coordination au sein du groupe LISI, prévoit Jean-Yves Calmettes, et de recourir plus largement à la formation syndicale pour muscler notre développement. »

Elections du CSE : le jour d'après

Nous avons abordé depuis le début d'année le jour J des élections. Dorénavant nous ouvrons un nouveau chapitre consacré à l'après élection. Ce mois-ci nous nous concentrons sur les contestations sans cependant évoquer celle inhérente au non-respect de la représentation équilibrée H/F développée lors d'une précédente étude.

I – Irrégularités susceptibles d'entraîner l'annulation des élections

A) Celles méconnaissant les principes généraux du droit électoral

L'article L 2314-28 du code du travail dispose que :
« Les modalités d'organisation et de déroulement des opérations électorales font l'objet d'un accord entre l'employeur et les organisations syndicales, conclu conformément à l'article L. 2314-6. Cet accord respecte les principes généraux du droit électoral. »
Les principes généraux du droit électoral sont des principes fondamentaux consacrés par la jurisprudence comme par exemple le principe de neutralité de l'employeur, la liberté d'exercice du droit de vote, la liberté de candidature, la sincérité du scrutin et le secret du vote etc.
Récemment, la jurisprudence a consacré un nouveau principe général du droit électoral : le principe d'égalité face à l'exercice du droit de vote (Cass. soc., 1er juin 2022, n°20-22.860)

Il n'existe pas de liste précise de ces principes ce qui génère une certaine incertitude s'agissant de la régularité du scrutin.
En cas de contentieux, peu importe l'influence qu'a eue l'irrégularité sur les résultats du vote, le simple fait qu'elle soit contraire aux principes généraux du droit électoral constitue un motif d'annulation de l'élection du CSE.

B) Les irrégularités engendrant une influence sur le résultat de l'élection

Si l'irrégularité n'est pas contraire aux principes généraux du droit électoral mais qu'elle a eu une conséquence sur le résultat de l'élection, elle sera susceptible d'engendrer l'annulation des élections.
Ainsi par exemple, il a déjà été jugé que le vote de deux électeurs après la clôture du scrutin pouvait entrainer l'annulation de celui-ci dans la mesure où le nombre d'inscrits et de votants dans le collège était très restreint (Cass. soc., 27 mai 1987, n°86-60.360).

II– Personnes pouvant agir en contestation

Les élections peuvent être contestées par un syndicat qui a vocation à participer au processus électoral, peu important qu'il soit représentatif ou non, qu'il ait présenté ou non des candidats, qu'il ait des adhérents ou non au sein de l'entreprise et qu'il ait participé ou pas à la négociation du protocole d'accord préélectoral (Cass. soc., 20 septembre 2018, n°17-60.284).
Elles peuvent être contestées par un électeur, candidat ou non, uniquement pour le collège auquel il appartient et de l'employeur.
Le Code du travail indique que : « les contestations relatives à l'électorat, à la composition des listes de candidats en application de l'article L. 2314-30, à la régularité des opérations électorales et à la désignation des représentants syndicaux sont de la compétence du juge judiciaire. » (C. trav., art. 2314-32).
Aussi, la personne contestant l'élection du CSE (syndicat, électeur ou employeur) devra saisir le tribunal judiciaire par voie de requête qui statuera en dernier ressort (C. trav., art. R. 2314-23 et -24). Cela signifie que l'appel n'est pas possible ; seul le pouvoir en cassation peut être envisagé à l'encontre de la décision du tribunal judiciaire.

III – Délais de contestation

Le délai dépend du motif de contestation.
Si la contestation porte sur l'électorat, il doit être introduit dans les 3 jours suivants la publication de la liste électorale (C. trav., art. R. 2314-24 al.2).
Il s'agira des contestations visant par exemple à ce qu'un salarié soit ajouté ou au contraire retiré de la liste électorale. Plus généralement, ces contentieux porteront sur les conditions attachées à la qualité d'électeur (ancienneté requise, âge, qualité de salarié etc.). Il pourra également s'agir de contentieux portant sur la liste électorale elle-même (défaut de publication ou contestation de son contenu).
Le délai de 3 jours afférent aux contestations relatives à l'électorat commence à courir à compte de la publication de la liste électorale. En pratique, il s'agit souvent de l'affichage de la liste électorale mais il peut également s'agir d'une autre modalité de publication que le PAP aurait déterminé.
La jurisprudence a jugé que si la liste électorale fait l'objet d'une modification puis d'une nouvelle publication, cette nouvelle publication est le point de départ du délai de contestation de 3 jours (Cass. soc., 2 décembre 2020, n°19-14.468). Aussi, en l'absence de publication de la liste conforme aux dispositions du PAP, le délai de contestation l'élection ne s'éteint pas.

Si la contestation porte sur la régularité de l'élection, il convient d'introduire le recours dans les 15 jours de l'élection professionnelle (C. trav., art. R. 2314-24 al.4).
Sont ici visés tous les autres litiges qui peuvent survenir à l'occasion de l'organisation des élections. Par exemple : décompte des effectifs, validité du protocole d'accord préélectoral (PAP), composition des collèges, nombre d'établissements distincts, calculs des résultats, neutralité de l'employeur dans l'organisation des élections, mesure d'audience syndicale etc.
Si une contestation a trait à une irrégularité directement liée au 1er tour des élections, c'est dans les 15 jours du premier tour qu'il conviendra de saisir le tribunal judiciaire.
Le Code du travail indique que la contestation doit intervenir « dans les quinze jours suivant cette élection » (C. trav., art. R. 2314-24 al.4). La jurisprudence est venue précisée que le point de départ de ce délai correspond en réalité à la « proclamation nominative » des résultats (Cass. soc., 10 mars 2010, n°09-60-253).
Ainsi, comme pour le délai de 3 jours, si la proclamation des résultats n'a pas lieu, le délai de 15 jours ne commence par à courir (Cass. soc., 19 mai 1988, n° 86-60.537). L'élection professionnelle est donc contestable sans limitation de durée.

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.

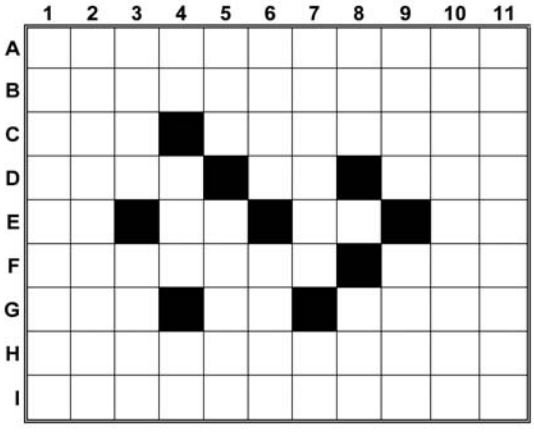
Sudoku

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

Solution du n° 628

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

Mots croisés n° 629



Solution du n° 628

P	R	E	T	A	P	O	R	T	E	R
L	A	B	O	R	A	T	O	I	R	E
E	P	E	■	C	M	■	I	T	G	E
X	A	N	T	H	E	■	T	R	A	C
I	T	E	R	E	■	T	E	E	S	R
G	R	■	A	T	O	L	L	■	T	I
L	I	A	■	Y	■	■	E	M	U	T
A	E	R	O	P	O	S	T	A	L	E
S	E	C	H	E	R	E	S	S	E	S

Horizontalement

A. De 50 av. J.-C. nous vient l'exemple. B. Elle mériterait donc de prendre davantage de valeur. C. Peut faire des fautes de frappe. Créateur des géométries non euclidiennes. D. Coin perdu. Père de Jr. Pour la corde ou le chat. E. Lettres à Marie. Se met en quatre à Rome. Pronom. Avant le CD. F. Veste militaire. Alcool éthylique. G. Produit d'un bon compte. Négation. Port balte. H. Compose sur un accord. I. Elles tirent de bien longues bobines.

Verticalement

1. Sur une branche d'arbre plus élevée. 2. Vue sur des moutons, parfois des loups (*trois mots*) 3. Adresse utile. Point mobile. 4. Sur un parchemin. N'eut aucune reconnaissance. Langue africaine. 5. Parfois en bout de ligne. Immortalisa un sourire. 6. Reine d'Égypte. En Ardèche 7. Pas tout de suite (*deux mots*). Âme sans cœur. 8. Prénom masculin. Au centre de toutes les vertus. 9. Envoie les fidèles au tapis. Pouffes. 10. Parle cru. 11. Des ronds dans l'eau.

Le mot du mois : Violence

« Malheureusement, il y a des moments où la violence est la seule façon dont on puisse assurer la justice sociale », fait dire le dramaturge américain T.S. Eliot à l'un de ses personnages. Laissons-lui la responsabilité de cette affirmation, nous qui préférons miser sur l'action réformiste. Il n'empêche que dernièrement certains semblaient lui donner raison dans la rue, en marge des pacifiques manifestations syndicales, à supposer que le but des « casseurs » ait bien été la justice sociale.

Il est banal de dire que la violence a toujours existé. De fait, on n'en comptait déjà plus les victimes lorsque le mot entra dans la langue française au début du XIIIème siècle, emprunté au latin *violentia*, « force brutale », lui-même dérivé de *vis*, « force ». Ce n'est en effet rien d'autre qu'une pression agressive commise par une personne, évidemment *violente*, sur quelqu'un pour le soumettre. Au pluriel, on *exerce* des violences, on en fait *subir*, la plupart du temps physiques (et parfois sexuelles), mais à l'occasion morales. Lorsqu'elles sont collectives, les médias évoqueront des *violences urbaines*, des *scènes de violence*.

Les *violences verbales* constituent déjà un moindre mal, de même que *faire violence* à quelqu'un, ce qui peut se limiter à une simple intimidation. On s'éloigne davantage encore de la notion de brutalité lorsqu'on *se fait violence* -à soi-même, donc, c'est-à-dire lorsqu'on se domine pour ne pas céder à un premier élan, une démarche plutôt recommandable.

On a évoqué les violences sexuelles, dont relève le fait de *violenter*, voire de *violer*, une personne, tous termes apparentés à celui de violence. Lorsqu'il ne s'agit pas d'un individu, on parlera plutôt de *violation* : d'un domicile, d'un lieu sacré, une sépulture par exemple, d'une frontière ou d'un secret professionnel.

Pour terminer sur une note positive, bien loin des castagnes de rues, rappelons qu'on peut se faire une *douce violence*, sympathique oxymore désignant le fait d'accepter une chose avec plaisir après une feinte résistance. Ah ! S'il n'y avait que celles-ci…

SYNCEA

Les experts aux côtés des CSE

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.

Siège social : 11-13, rue Charbonnel - 75013 PARIS | Tél. : 01 48 19 25 40 - Bureaux : Paris - Lyon - Rennes

www.syncea.fr

SANTÉ – PRÉVOYANCE – ÉPARGNE – RETRAITE

À vos côtés à chaque moment de votre vie

Profitez d'un accompagnement complet dans votre parcours de soins et de notre soutien dans toutes les situations :

- **L'accès à nos réseaux de soins** partenaires en optique, dentaire, audio et ostéo pour bénéficier de tarifs négociés et limiter, voire éviter, votre reste à charge.
- En cas d'hospitalisation ou d'immobilisation, **des prestations pour faciliter votre retour à domicile** (aides ménagères, garde des enfants...).
- **Des aides financières** pour faire face aux situations de fragilité.
- Et bien sûr, **un Espace Client dédié** pour suivre vos remboursements et réaliser toutes vos démarches en ligne.

malakoff humanis

On aime vous voir sourire