

le journal



www.fo-metaux.org

Automobile : éviter la sortie de route

Face à la crise qui frappe les entreprises et les salariés de l'automobile, les pouvoirs publics ont lancé un plan de soutien à la filière. Si notre Fédération approuve le principe, elle n'en est pas moins lucide sur les forces et les faiblesses du dispositif.

CNIM - p.10
Le groupe va-t-il rester à flots ?

Inteva - p. 11
En redressement judiciaire

Renault Trucks - p.20
La crise à bon dos

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

Chiffes à connaître :

SMIC horaire brut : 10,15 euros

SMIC brut mensuel : 1539,42 euros

Plafond de la sécurité sociale :

3 428 euros par mois

(pour l'année 2020 : 41 136 euros)

Coût de la vie :

+0,1 % en mai (+0,1 % hors tabac) ;

+0,4 % en glissement sur les 12 derniers mois (+0,1 % hors tabac).

Chômeurs : 3 576 400

(catégorie A, publiés le 27 avril 2020)

Indice de référence des loyers :

130,57 (1^{er} trimestre 2020).

Taux d'intérêt (20 juin) :

-0,46 % au jour le jour.

3 Editorial

4 Le dossier

Filière automobile : éviter la sortie de route 4-8

10 Actualité sociale

Le groupe CNIM va-t-il rester à flots ? 10

Inteva en redressement judiciaire 11

Amcor : récompenser les salariés 11

Ferco : préserver le pouvoir d'achat 15

Peugeot Japy : fin de partie ? 15

Renault Trucks : la crise a bon dos 16

Renault Choisy-le-Roi :
FO se mobilise contre la fermeture 17

18 L'actu en bref

Brèves d'actualité 18

19 Actualité syndicale

Comeca : parés au développement 19

Coordination Eramet : entre inquiétude et vigilance 19

20 Infos

Alpes-Maritimes : faire grandir FO 20

FSD tient sa première coordination 20

21 Vos droits

Intéressement et PEAP 21

22 Jeux

Des métaux et des mots 22



Et toujours
l'information
en ligne sur...

www.fo-metiaux.com



Dans l'édito du mois dernier, nous avons évoqué le texte paritaire du 18 mai de la branche de la métallurgie destiné à faire face aux difficultés économiques et industrielles qui découlent de la crise sanitaire. Cet accord, nous l'avons initié et signé avec des propositions à destination des pouvoirs publics pour une reprise de l'activité industrielle, et ce en vue d'éviter les licenciements, de préserver l'emploi, les compétences et de construire l'industrie de demain.

ARME, un dispositif pour l'emploi

Une grande partie de nos propositions font l'objet d'un suivi régulier de notre branche. Elles ont été reprises par le gouvernement, notamment le dispositif d'activité partielle de longue durée dénommé **Activité Réduite pour le Maintien de l'Emploi (ARME)**, instauré dans le cadre d'une ordonnance. Il permettra à de nombreux secteurs et aux entreprises confrontées à une réduction d'activité durable, à l'instar de l'automobile et de l'aéronautique, de réduire l'horaire de travail **en contrepartie d'engagements de maintien de l'emploi** et sous réserve de la conclusion d'un accord collectif d'établissement, d'entreprise ou de groupe ou d'un accord collectif de branche étendu.

Ce dispositif serait ouvert à partir du 1^{er} juillet 2020 avec une durée de 6 mois renouvelable et un maximum de 2 ans. L'accord devra définir le volume maximal d'heures susceptibles d'être chômées, au maximum égal à 40 % du temps de travail. Pour les entreprises, le versement de l'aide publique s'effectuera à hauteur de 80 % de l'indemnité versée (85 % pour les accords signés avant le 1^{er} octobre) avec un plancher de 90 % du Smic. Pour les salariés, le salaire versé devrait, sous réserve de décrets à venir, être de 100 % du salaire net au niveau du Smic, 84 % du salaire net au niveau de 1,15 du Smic, et un plafond égal à 70 % de 4,5 Smic.

Selon nos dernières informations et sous réserve des décrets à venir, les accords pourraient permettre "d'éventuelles suppressions d'emplois", ce qui ne correspondrait pas à l'objectif de départ de ce dispositif ARME. Pour FO Métaux, les accords à venir devront définir des engagements précis en termes d'emplois et, dans tous les cas, nous ne voulons pas de départs contraints.

L'UIMM, le patronat de la branche de la métallurgie, a fait réaliser par un cabinet de conseil en stratégie d'entreprise (PwC) une étude afin de mesurer l'impact de la crise sanitaire et économique dans l'industrie manufacturière. Selon le scénario établi (modéré, central ou pessimiste) la crise pourrait détruire entre 187 000 et 483 000 emplois. Nous avons, en fonction de nos exigences et revendications, bien fait d'être une FOrcé de propositions pour notre branche, notre industrie et nos emplois afin d'essayer au maximum de ne pas nous retrouver dans un scénario encore plus pessimiste.

Dans nos actions de soutien à l'industrie, nous avons œuvré, par nos interventions et dans le cadre de nos revendications, aux plans de soutien du gouvernement à l'automobile et à l'aéronautique. Nous sommes favorables à ces plans, sous réserve des engagements pris et d'une analyse plus précise des mesures qui devront faire l'objet d'un suivi pour en distinguer les mesures réellement efficaces pour les industries automobile et aéronautique, et pour notre pays. Toutefois, nous regrettons que le secteur du véhicule industriel, notamment le poids lourd et les bus, n'ait pas été intégré dans le plan automobile. Vous pourrez, à la lecture de ce journal, prendre connaissance du plan automobile et de l'analyse de FO, et dans notre prochain numéro, de celui de l'aéronautique.

Dans la continuité de nos actions syndicales et de notre texte paritaire du 18 mai ainsi que des engagements pris, nous avons entamé le 16 juin la deuxième partie pour un plan de relance de l'industrie. Nous avons établi un calendrier en réunion physique, à savoir 29 juin, 3, 7 et 10 juillet. L'objectif, pour FO Métaux, c'est l'emploi, l'industrie du futur, la réindustrialisation et les relocalisations indispensables à l'approvisionnement des filières et au bon fonctionnement de notre industrie.



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-metiaux.fr

Filière automobile : éviter la sortie de route

Si la crise est un danger pour l'automobile et l'industrie dans son ensemble, les pouvoirs publics semblent bien décidés à en faire une opportunité : celle de faire de la France dans les 10 ans le leader de la voiture propre. Le plan de soutien présenté le 26 mai contient une série de mesures censées permettre à l'industrie à la fois de surmonter la crise et de devenir plus verte. Si le principe général à l'approbation de notre organisation, l'examen détaillé fait apparaître des faiblesses auxquelles il faudra remédier.

Tous constructeurs confondus, la production automobile en France devrait chuter de plus de 20 % en 2020 dans l'Hexagone. Durant la crise sanitaire, l'activité du secteur s'est effondrée de 80 % – et les ventes ont connu une progression similaire –, entre usines à l'arrêt, concessions fermées, stations-service tournant au ralenti, tout comme les locations de véhicules ou la réparation. En prenant la filière dans son ensemble, aval et amont, ce sont près d'un million de salariés qui ont été touchés et qui s'inquiètent à présent pour l'avenir. Le plan de soutien à l'automobile présenté par le gouvernement le 26 mai va-t-il les rassurer ? Répond-il aux enjeux du secteur ? Aidera-t-il à assurer un avenir à cette filière qui représente près de 18 % du chiffre d'affaires de l'industrie française ? Surtout, préservera-t-il les emplois des métallos, pour lesquels notre organisation se bat depuis le premier jour de crise ? Pour tenter de répondre à ces questions, il faut se pencher sur les différents volets du plan. Huit milliards d'euros. Réduit à ce montant, le plan de soutien à l'automobile a de quoi impressionner. Examiné de plus près et dans le détail, le chiffre semble devoir être relativisé. En premier lieu, les pouvoirs publics ont inclus dans leur calcul les 5 milliards du dossier Renault, qui ne correspondent d'ailleurs pas à un prêt mais à une garantie bancaire. Une garantie similaire pour un montant de 295 millions d'euros aux autres entreprises du secteur est aussi à décompter de l'annonce. Restent alors trois milliards d'euros, auxquels il faut retrancher entre 690 et 850 millions d'euros déjà consacrés à l'usine pilote dite « Airbus de la batterie électrique » européen, et néanmoins comptabilisés dans le plan dans le volet « soutien à l'offre : consolider la filière et investir pour assurer sa compétitivité. » Si notre organisation s'est prononcée plutôt



Les stocks de véhicules atteignent un niveau impressionnant.

favorablement sur ce plan, c'est avant tout parce qu'elle considère l'intervention de l'Etat en soutien de la filière comme essentielle, mais « il est impossible de nier que ce plan aurait pu aller plus loin », analyse le secrétaire fédéral Laurent Smolnik. Autrement dit, si FO Métaux est totalement d'accord avec les objectifs affichés – agir afin de préserver les emplois, maintenir et développer les compétences, soutenir la demande et favoriser la transition vers l'automobile verte –, notre organisation a bien insisté (voir notre communiqué de presse du 27 mai 2020) sur le fait que son soutien au plan et à l'action des pouvoirs publics pourrait évoluer « sous réserve des engagements pris et d'une analyse plus précise des mesures qui devront faire l'objet d'un suivi pour en distinguer les mesures réellement efficaces pour l'industrie automobile et notre pays ». Avant de réaliser un premier tour d'horizon, il faut, enfin, déplorer fortement l'absence de prise en compte de la filière poids-lourd dans la vision étatique. Les métallos FO de Renault Trucks, avec l'appui de notre Fédération, ont d'ailleurs écrit au ministre de l'Economie pour rappeler que les savoir-faire, moyens de développement et de production dont ils sont les derniers détenteurs en France étaient menacés avant la crise et que cette dernière pourrait leur porter un coup très dur si rien n'est fait.

Soutien à la demande : vieilles ficelles, nouvel objectif

Parallèlement à la crise, énonce le plan de soutien à l'automobile, « la filière automobile fait face à deux révolutions technologiques les plus importantes depuis l'invention du moteur à explosion, celle de la motorisation électrique et du guidage autonome. » Il faut donc se saisir de l'occasion et organiser le rebond de l'automobile vers un mieux écologique. Pour cela, le premier axe du plan, qui en comporte trois, consiste à soutenir l'offre pour « renouveler le parc automobile français en faveur des véhicules propres ». Pour y parvenir, sont prévues « des mesures de stimulation du marché automobile visant à concilier le déstockage des véhicules en concession, la réalimentation d'un carnet de commande suffisant pour permettre aux entreprises de la filière d'atteindre rapidement le niveau d'activité minimum pour assurer leur équilibre financier, et l'atteinte des objectifs de baisse des émissions polluantes et de CO₂ prévus par la réglementation européenne. » Plus concrètement, un système de bonus et de primes sera mis en place pour inciter à l'achat de véhicules plus propres ou à la conversion des existants, le tout pour un montant de 1,35 milliard d'euros. Notre organisation se félicite, sur ce point, qu'elles soient adaptées aux revenus des ménages. Dans le même temps devrait être accéléré le déploiement des bornes électriques sur tout le territoire pour atteindre, dès 2021, l'objectif de 100 000 points de recharge initialement fixé pour 2022. Défenderesse convaincue de l'environnement,

FO Métaux salue cet effort et, rappelant son engagement pour des véhicules propres et pour un mixte de motorisation, considère que la transition écologique est nécessaire pour réduire l'empreinte carbone, sous réserve d'obtenir un maximum de volumes de fabrication de la part des constructeurs.



Il y a urgence à relancer les ventes

Et en même temps...

Il ne s'agit pas là de la seule réserve de notre organisation. Sur cet axe, il faut souligner que la montée en puissance de l'électrique ne saurait s'effectuer sans soutenir le secteur de l'énergie et en particulier celui du nucléaire pour répondre à la demande de fourniture du réseau électrique. Concernant le soutien à la demande, FO Métaux déplore une mesure limitée dans le temps qui risque donc de se limiter à un effet d'aubaine sans créer de mouvement durable. Quant aux véhicules susceptibles d'être achetés dans le cadre de ce dispositif, le segment B (les citadines polyvalentes) devrait se tailler la part du lion. Problème : il est très peu produit en France, ce qui ne favorisera pas la production hexagonale. Au-delà du manque d'ambitions d'un dispositif limité dans le temps et dans ses volumes, le mécanisme est tout sauf novateur. Bonus, primes, aides... Depuis plusieurs dizaines d'années, au fil des crises successives, les incitations des gouvernements successifs en faveur du renouvellement du parc automobile se sont multipliées. Plus ou moins artificielles. Tout a commencé début 1994, lorsque le gouvernement Balladur a mis en place la première prime à la casse. Tout véhicule de plus de 10 ans mis au rebut permettait à son ancien propriétaire de bénéficier d'une aide de 5 000 francs (762 euros) pour l'achat d'un modèle neuf. La "balladurette" était supposée relancer l'achat de voiture, tout en renouvelant le parc automobile français. Depuis chaque gouvernement a eu recours à ce type de dispositif en le verdisant progressivement. En parallèle, le principe du "bonus-malus écologique" a été instauré, pour l'achat d'un modèle neuf sans mis au rebut d'un ancien véhicule. Concernant le véhicule électrique, les aides atteignent aujourd'hui 7 000 euros par foyer et plusieurs études ont montré que sans aides publiques, les ventes sur ce segment seraient proches de zéro. Est-ce que ce n'est pas le signe que le marché est sous perfusion depuis longtemps ? Le symptôme d'un modèle productif dépassé ? Le fait qu'il en faudra plus pour tirer l'automobile de l'ornière. En outre, la branche des services de l'automobile et ses salariés doivent être également soutenus et en particulier les concessions pour les ventes des véhicules, y compris pour les occasions récentes. Il faut une prise de conscience des pouvoirs publics et des industriels du secteur de l'automobile pour valoriser les vendeurs tout en les incitant dans le cadre des primes de l'Etat à vendre les véhicules fabriqués sur notre territoire.

Voiture électrique : le leadership ou rien ?

Si passer au tout-électrique constitue un objectif responsable, il ne saurait tenir lieu de seule vision stratégique pour l'automobile, surtout si cette dernière ne prend pas véritablement en compte les problématiques de l'emploi.

Derrière le deuxième axe du plan de soutien à l'automobile (Le soutien à l'offre : consolider la filière et investir pour assurer sa compétitivité) se trouve une volonté dont le président de la République n'a pas fait mystère : « Faire de la France la première nation productrice de véhicules propres en Europe en portant à plus d'un million par an sous cinq ans la production de véhicules électriques, hybrides rechargeables ou hybrides. » Soit trois fois plus qu'aujourd'hui. Le sauvetage des nombreuses entreprises de la filière sera donc l'occasion de les moderniser. Un fonds d'investissement de 600 millions d'euros est donc mis en place, avec pour mission d'intervenir en fonds propres pour « aider les sous-traitants français à faire face à la crise, et de soutenir l'émergence de futurs leaders à l'échelle européenne ou internationale sur les technologies clés de l'automobile du futur, connectée et décar-

bonnée ». Ce fonds sera abondé à hauteur de 400 millions d'euros par l'État et 100 millions chacun par Renault et PSA. Face aux importants risques de défaillances d'entreprises dans les mois à venir, ce soutien, en particulier aux acteurs de petite taille, sera plus que bienvenu. Autre programme de subventions : 200 millions d'euros de subventions pour la montée en gamme du parc automobile français, via « la modernisation, la robotisation, la numérisation, l'innovation écologique et l'industrie 4.0 ». Par ailleurs, plusieurs dizaines de millions d'euros seront consacrés à « l'Airbus de la batterie », l'association de PSA et du pétrolier Total pour produire, en France, des batteries électriques et contre-carrer ainsi la concurrence asiatique, et que vient rejoindre Renault. Enfin, 150 millions d'euros seront débloqués en 2020 pour l'innovation et la recherche et développement.

Et en même temps...

Pour FO Métaux, la priorité c'est d'éviter les licenciements et de protéger l'emploi tout en conservant les compétences. A cet égard, la marche forcée vers l'électrique ne va pas sans poser de problèmes. En 2010, Carlos Ghosn annonçait le choix de l'électrique par Renault. « En 2020, scandait-il, la voiture électrique assurera 10 % du marché mondial ; et 20 % des ventes du groupe. » La réalité en 2019 ? La voiture électrique assure 1 % du marché mondial, et 1,6 % des ventes du groupe Renault. Aussi, lorsque le chef de l'Etat martèle qu'« en 2025 la voiture électrique assurera 50 % des ventes de Renault » (Sans préciser s'il s'agit des ventes de Renault en France ou dans le monde, et de voitures Renault fabriquées en France ou dans le monde), il est permis de s'interroger sur le réalisme de l'objectif. Surtout, les implications sur le front de l'emploi ont de quoi donner des sueurs froides.

La part du véhicule électrique, actuellement inférieure à 2 % actuellement, va devoir passer en un rien de temps à 50 %. Ce qui signifie diminuer de moitié la production de véhicules thermiques, c'est-à-dire mettre à la casse la moitié de l'outil de production, et au rebut la moitié du savoir-faire des travailleurs de la firme. Il ne faut pas non oublier, et notre organisation l'a souligné depuis plusieurs années, que le nombre de salariés nécessaires à la production électrique est nettement moins important que pour le thermique. Les professionnels du secteur le savent : construire une voiture électrique, c'est 40 % de main d'œuvre en moins. Dès lors, que devient la préservation de l'emploi ? Le plan précise aussi qu'il convient par ailleurs « d'aider les entreprises à gagner en compétitivité, par une accélération des démarches d'automatisation et de digitalisation de leurs procédés industriels ». Là encore, pas sûr que la robotisation soit la meilleure alliée de la défense de l'emploi.

Ensuite, plutôt que de relocaliser massivement -comme l'a revendiqué le secrétaire général de notre Fédération Frédéric Homez lors de la réunion à l'Élysée pour les véhicules des segments A et B qui permettraient d'être compétitifs, sans délai, comme l'est Toyota avec la Yaris fabriquée à Valenciennes, mais aussi pour les matières premières et les pièces et composants pour éviter les problèmes d'approvisionnements de la filière- le choix a été fait de lutter contre les délocalisations en maintenant « la totalité de la production industrielle » sur le territoire national. « L'essentiel des délocalisations a déjà été réalisé par les grands acteurs de l'automobile, fait remarquer le secrétaire fédéral Laurent Smolnik. En ce sens, promettre de lutter

contre les délocalisations arrive un peu tard et ne coûte pas cher, mais il vaut mieux tard que jamais. On parle beaucoup de souveraineté économique mais cela ne débouche pas sur des mesures concrètes... » Pour notre organisation, il sera impératif d'analyser les mesures prises via un suivi rigoureux pour déterminer leur efficacité, tout comme il faudra attendre de connaître la répartition exacte des centaines de millions d'euros promis, en particulier pour la R&D, pour se prononcer sur la pertinence de cette ventilation budgétaire. Reste aussi que fixer un objectif d'un million de voitures produites en France à l'horizon 2025 est une chose. Trouver les clients qui les achèteront en est une autre, alors que la concurrence allemande (Volkswagen vient d'investir 2 milliards d'euros dans sa gamme électrique), américaine et japonaise est de plus en plus féroce.



La route sera longue avant d'arriver au tout-électrique.

Le soutien aux salariés : le parent pauvre

Le changement dans la continuité, voilà l'idée qui pourrait résumer le dernier volet du plan, qui est par ailleurs le moins fourni, alors qu'il est probablement le plus important. La volonté est clairement affichée : « mettre en place de nouveaux dispositifs de préservation de l'emploi et des compétences, permettant d'ajuster la capacité de production à la baisse en fonction de la demande, en limitant les coûts économiques et sociaux, tout en préservant l'emploi et les compétences pendant cette période de baisse d'activité. » Face aux fortes incertitudes qui pèsent sur le marché automobile pour 2020 et 2021 et à la nécessité d'assurer une reprise progressive de l'activité qui préserve l'emploi, le dispositif exceptionnel d'activité partielle sera maintenue pour quelques temps.

Au-delà, les pouvoirs publics misent sur la formation mais vraiment sans innover, puisque « les dispositifs existants seront assouplis et élargis », le tout pour « former aux nouvelles compétences requises pour développer les véhicules propres ». Et « si l'enveloppe de 500 millions d'euros mobilisé par l'Etat pour la formation en activité partielle ne suffit pas, les fonds mutualisés des OPCO (OPCO2i et OPCO Mobilités) pourront être sollicités, dans des conditions à définir avec l'Etat ».

Alors que la rentrée s'annonce très difficile pour l'alternance, « un plan d'urgence sera mis en oeuvre, en lien étroit avec les branches et l'Etat, pour réduire significa-



La formation sera un élément essentiel pour préserver les emplois.

tivement le coût d'un jeune en alternance et permettre à la filière de viser une stabilisation du niveau d'alternants ». La PFA participera également à l'effort en travaillant à renforcer l'attractivité de l'alternance. Si FO Métaux ne peut que se montrer d'accords avec l'objectif global, notre organisation n'a pas attendu l'Etat et a

négocié au niveau de la branche, aboutissant à un texte paritaire le 18 mai (voir sur fo-metaux.org). Le secrétaire général de notre Fédération Frédéric Homez a d'ailleurs abordé cette question lors de la réunion à l'Élysée, notamment la mise en place d'un dispositif de préservation de l'emploi industriel ou encore les aménagements de fin de carrière.

Grâce à ce plan de soutien, les grandes entreprises maintiendront leur niveau d'apprentis, et le secteur dans son ensemble montera à 5 % d'alternants d'ici 2021. Pour renforcer l'attractivité de l'alternance aussi bien pour l'entreprise que pour

l'alternant, la Plateforme automobile (PFA) facilitera la mise en relation entreprises/alternants grâce à une fonctionnalité spécifique sur le site monfuturjobauto.fr. La PFA mettra aussi en place un outil de suivi tripartite (entreprise, apprenti, CFA) durant tout le parcours pour valider l'acquisition de compétences et prévenir tout risque de rupture.

Et en même temps...

Si l'ambition est la bonne, les moyens risquent de ne pas être à la hauteur. L'idée de renforcer les dispositifs de formation existants, après les avoir affaiblis pendant des années, ne suffira pas face aux besoins des salariés de la filière automobile. « Changer l'activité de certaines entreprises et de leurs salariés, ou même seulement les faire évoluer vers les compétences de l'électrique exigera une véritable GPEC et un système de formation plus que performant, diagnostique Laurent Smolnik. Sans oublier que c'est à l'organisation du travail en général qu'il faut réfléchir et, là encore, les besoins sont largement sous-estimés. » L'absence de chiffrage renvoie les entreprises à leur bonne volonté et à leur responsabilité, et souligner que « les salariés qui le souhaitent pourront mobiliser leur Compte personnel de formation (CPF) pour se reconvertir ou évoluer à l'intérieur ou à l'extérieur de la filière » laisse finalement chaque salarié avec rien de plus que ce dont il disposait déjà pour affronter la crise.

Force de propositions constante, la Fédération FO de la Métallurgie a sollicité l'UIMM avant et pendant le confinement « pour essayer d'anticiper et d'évoquer les enjeux majeurs pour l'industrie et ses emplois, tout en proposant des pistes et des outils pour aider les entreprises à passer ce mauvais cap afin de préserver les emplois et les compétences nécessaires à nos secteurs d'activité », explique son secrétaire général Frédéric Homez. Le texte paritaire signé le 18 mai reprend une partie des propositions de notre organisation, tout en rappelant, que le dialogue social est l'outil central pour trouver des solutions. Il prévoit notamment la mise en place d'un dispositif de préservation de l'emploi industriel pour éviter les licenciements économiques tout en limitant l'impact sur les salaires, avec comme contrepartie, pendant au minimum sa période de mobilisation, le maintien des emplois ; d'étudier la mise en place, afin d'éviter les licenciements économiques et de favoriser l'embauche des jeunes, d'un système de solidarité d'aménagement de fin de carrière, soit deux départs pour une embauche ; un financement conjoint par l'État et l'OPCO 2i de diagnostics industriels permettant des actions de nouvelles organisations du travail, en particulier dans les PME, et un plan d'urgence et de relance en faveur de l'alternance et de l'emploi des jeunes.

Le cas Renault

Après de longues discussions entre le groupe et l'État, ce dernier a fini par accorder la garantie bancaire à hauteur de 5 milliards d'euros qui doit permettre à Renault d'éviter le bouillon et constitue la plus large part des fonds publics mobilisés pour soutenir l'automobile. Au cœur des échanges : les contreparties. Le plan annoncé par le constructeur promettait en effet de s'appuyer « sur des mesures de reconversion, de mobilité interne et des départs volontaires ». Mais il a fallu que le groupe apporte des précisions sur le devenir de plusieurs sites et s'engage à limiter les fermetures. Résultat : seul celui de Choisy-le-Roi est actuellement menacé. Il devrait voir son activité transférée à Flins, qui arrêtera la production de véhicules pour 2024. Pour FO Métaux, qui défend les salariés et pointe le caractère incompréhensible de cette décision, il s'agit aussi d'une incohérence majeure. En effet, le projet ne prévoit à ce jour aucune mise en place d'une véritable branche recyclage, pourtant indispensable dans le cadre de l'économie circulaire dans laquelle veut s'inscrire l'opération.

Mais le cas de Renault, par sa nature, interroge au-delà de la présente crise. Car la mauvaise situation du groupe ne découle pas directement du confinement. En 2019, malgré une marge opérationnelle proche de 5 %, le groupe finit dans le rouge du fait d'un abandon de créance fiscale pour 753 millions d'euros. Son ancien patron Carlos Ghosn avait choisi la course aux volumes pour stratégie, visant les 5,5 millions de véhicules vendus à l'horizon 2022. Au final, c'est essentiellement la filiale roumaine

à bas coûts Dacia, qui a permis de se maintenir à flots, en doublant ses ventes, alors que le reste de la gamme perdait du terrain. Renault a ensuite manqué le boom des SUV. Puis, lorsque le marché s'est retourné en 2018, le groupe a eu tendance à brader ses voitures, nuisant à la fois à ses marges et à son image. Certes, chaque stratégie industrielle dans l'automobile est un pari sur le marché futur et ne fonctionne pas à chaque coup. Mais le Covid-19 a bon dos. Car la filière connaît des difficultés depuis plusieurs années. Avant la crise, la production devait déjà nettement baisser en 2020. Selon les chiffres du cabinet IHS Markit, tous constructeurs confondus, la production hexagonale devait chuter de 500 000 véhicules, plafonnant à 1,7 million. A titre de comparaison, en 2019, les chiffres atteignaient 2,2 millions, et 3,6 millions en 2004. Derrière Renault et PSA, dont le recul de production doit pour une large part à la délocalisation de plusieurs modèles importants, combien d'acteurs vont profiter de la crise pour mettre la pression sur l'emploi et les salaires ? Dans la période troublée qui s'ouvre, les salariés savent en tout cas qu'ils pourront compter sur notre organisation.

Après de longues discussions entre le groupe et l'État, ce dernier a fini par accorder la garantie bancaire à hauteur de 5 milliards d'euros qui doit permettre à Renault d'éviter le bouillon et constitue la plus large part des fonds publics mobilisés pour soutenir l'automobile. Au cœur des échanges : les contreparties. Le plan annoncé par le constructeur promettait en effet de s'appuyer « sur des mesures de reconversion, de mobilité interne et des départs volontaires ». Mais il a fallu que le groupe apporte des précisions sur le devenir de plusieurs sites et s'engage à limiter les fermetures. Résultat : seul celui de Choisy-le-Roi est actuellement menacé. Il devrait voir son activité transférée à Flins, qui arrêtera la production de véhicules pour 2024. Pour FO Métaux, qui défend les salariés et pointe le caractère incompréhensible de cette décision, il s'agit aussi d'une incohérence majeure. En effet, le projet ne prévoit à ce jour aucune mise en place d'une véritable branche recyclage, pourtant indispensable dans le cadre de l'économie circulaire dans laquelle veut s'inscrire l'opération.

Mettre toutes les chances de son côté pour lutter contre la récurrence du cancer

Le programme
«Branchez-vous santé»
vous propose le parcours INM,
un dispositif d'accompagnement
après un cancer, basé
sur les interventions non
médicamenteuses.

Pour bénéficier du parcours INM
contactez le

0 801 801 321

Service & appel
gratuits

Plus d'informations sur
www.ag2rlamondiale.fr/conventions-collectives-nationales/prevention



GIE AG2R - GIE agissant pour le compte d'institutions de retraite complémentaire Agric-Arrco, d'institutions de prévoyance, de mutuelles, d'union de mutuelles et de sociétés d'assurances - Membre d'AG2R LA MONDIALE - 14-16, boulevard Malesherbes 75008 Paris - 801 947 052 RCS Paris.
Crédit photo : iStock by Getty Image - Getty Image - 052020-89793



AG2R LA MONDIALE

**branchez-vous
santé**

Le groupe CNIM va-t-il rester à flots ?



Après plusieurs mois de bataille, le groupe CNIM (Constructions industrielles de la Méditerranée) a finalement évité le naufrage. Mais pour combien de temps ? La décision de justice rendue le 16 juin valide un protocole de conciliation qui va permettre dans un premier temps de surmonter les difficultés financières, mais derrière, le risque de démantèlement du groupe est immense. Notre organisation appelle l'Etat à prendre ses responsabilités pour éviter le découpage de cette entreprise stratégique.

S'il fallait résumer le cas de CNIM, « effet domino » serait sans doute l'expression la plus appropriée. L'entreprise d'actionnariat familial, qui emploie 2 600 personnes dont près d'un millier à La Seyne-sur-Mer (Var), est un pilier économique du département et de la région Sud depuis plus d'un siècle. Spécialiste de la valorisation énergétique des déchets, des nouvelles technologies, elle s'est construite une réputation d'excellence industrielle, travaillant pour Ariane, pour le programme de recherche nucléaire ITER, les énergies renouvelables ou encore La Défense en fabricant notamment les tubes lance-missiles pour les sous-marins SNLE-NG. Ce qui ne l'a pas empêchée de se retrouver en procédure de sauvegarde en janvier dernier.

Ce n'est pas l'activité qui est en cause, mais un enchaînement de défaillances ; celle de son partenaire anglais Clugston, lui-même fragilisé par celles de plusieurs de ses sous-traitants. L'action CNIM dévisse et la séquence coûte au groupe quelque 60 millions d'euros, soit 10 % de ses revenus. Pour sauver l'ensemblier industriel, qui ouvre début janvier 2020 une procédure de conciliation avec ses créanciers, un protocole est signé avec l'Etat et les banques. Il est validé le 23 juin par le tribunal de commerce de Paris. Les conditions sont sévères : CNIM doit trouver

organisation, majoritaire chez CNIM, ce programme d'adossements et de cessions marque bel et bien le début du démantèlement de l'intégralité des activités dans le groupe CNIM et donc la fin de la pérennité des emplois à moyen terme.

Intérêt stratégique

Face au saucissonnage organisée de ce fleuron industriel, notre organisation, qui avait pourtant alerté l'exécutif jusqu'à l'Elysée sur les risques, en appelle à l'Etat pour éviter le démantèlement d'activités stratégiques pour notre pays. « Seule une nationalisation partielle et temporaire de la CNIM permettra au groupe d'avoir un temps réaliste et les conditions nécessaires, pour sortir de la crise, résume Jean-Pierre Polidori. Il faut une prise de participation temporaire significative au capital, et à l'assortir d'une aide de 100 millions d'euros pour traverser la crise. » Les pouvoirs publics ont pour l'instant rejeté la demande qui, seule, permettrait d'éviter l'éclatement et de la vente du groupe. Le 30 avril dernier, Bercy avait débloqué 11 millions d'euros pour soutenir l'équipementier, via un prêt de la BPI. Une réponse qui n'est pas à la hauteur des enjeux ni de la dimension stratégique du groupe CNIM. Pour les militants FO de La Seyne-sur-Mer le montant des aides accordées n'est qu'une goutte d'eau par rapport à ce qui a été annoncé pour l'automobile et l'aéronautique. Quant aux conditions financières faites notamment par la BPI à l'équipementier, elles ont elles aussi de quoi surprendre. En effet, le prêt global est de 44 millions €, dont 35 millions € pour les banques, et de 9 millions € pour l'Etat (BPI), assorti d'un taux d'intérêt de 6 %, le même que celui des banques privées et remboursable sur 12 mois. Pour les métallos FO, cet objectif est irréalisable. « Comment rembourser 44 millions € en 12 mois alors que les bénéfices annuels des six dernières années ont été de 30 millions € en moyenne par an ? interroge Jean-Pierre Polidori. CNIM sera à la merci des banques qui pourront vendre des entités du groupe aux investisseurs de leur choix, dont certains sont étrangers. » Pour éviter cette situation catastrophe, il faut que l'Etat s'engage partiellement et temporairement dans le capital du groupe CNIM, si non il sera complice avec les banques de la disparition de l'entreprise.



Jean-Pierre Polidori et une partie de l'équipe FO de CNIM

dans les 12 mois des investisseurs pour permettre l'adossement ou la cession de ses activités à des tiers à même de valoriser au mieux ses actifs.

« Cette échéance est totalement irréaliste s'il s'agit de rechercher des partenaires industriels pérennes ! tempêtent les responsables FO de l'UES CNIM. De plus, les conditions draconiennes imposées pour obtenir des financements à court terme mettent le groupe dans la quasi-obligation de faire des cessions. » Pour notre

Inteva en redressement judiciaire

La crise économique qui commence à toucher durement la filière automobile vient-elle de faire sa première victime? La mise en redressement judiciaire d'Inteva, spécialiste des éléments électriques des véhicules, le 10 juin semble apporter une réponse à cette question. Alors que l'entreprise avait déjà subi deux réorganisations successives qui commençaient à porter leurs fruits – mais avait abouti à délocaliser une partie des savoir-faire vers des pays low-cost –, sa direction a pointé le rôle de la conjoncture actuelle, citant « l'arrêt total des trois sites de production [...] lié au covid-19, le fort ralentissement des ventes de véhicules neufs et le lent redémarrage des clients » pour expliquer sa situation. L'équipementier automobile a aussi précisé que l'accès au dispositif de Prêt Garanti par l'État (PGE) lui avait été refusé pour cause de fragilité financière. N'étant plus en mesure de payer ses dépenses courantes ordinaires, l'entreprise s'est cependant dite en capacité de continuer ses opérations et d'honorer ses commandes pour le moment. Bercy affirme être prêt à se pencher sur le dossier et à proposer une solution. « Chiche! », répondent les 176 salariés de Sully-sur-Loire (Loiret), les 246 d'Esson (Calvados) et les 241 de Saint-Dièdes-Vosges (Vosges), soutenus par l'USM du Calvados et son secrétaire Dominique Jacquot, et par notre Fédération, dont le secrétaire général Frédéric Homez est d'ailleurs intervenu auprès du ministère de l'Économie.

Car pour eux, l'annonce n'a rien de rassurant. Le redressement judiciaire a beau être assorti d'une période d'observation de six mois, afin de permettre une reprise des sites industriels, la volonté affichée de l'équipementier de céder l'implantation vosgienne et de transférer son activité en Roumanie est des plus inquiétantes. « Nous sommes le dernier site en France à fabriquer des serrures automobiles et la pression sur les prix qu'imposent les donneurs d'ordre depuis des années n'a fait que préparer une manœuvre dont la crise sanitaire n'est qu'un prétexte », regrette la DSC FO Inteva Sophie Lerognon. Filiale du groupe américain Renco, Inteva continue en effet à recruter pour son site mexicain et semble mettre la crise à profit pour se réorganiser au plan mondial avec la réduction des coûts pour seule boussole. Il pourrait même racheter le site d'Esson, qui réalise de jolis bénéfices. « Les salariés français craignent d'être sacrifiés sur l'autel de la crise, résume le secrétaire fédéral Laurent Smolnik, et en l'absence de réponse de l'État, c'est ce qui risque de se passer. » Pour FO, outre la poursuite du financement des PSE en cours, tout doit être fait pour maintenir les sites et les emplois en France dans le cadre de projets pérennes tant industriellement que financièrement. Un premier point d'étape est attendu pour le 16 juillet autour des dossiers des repreneurs potentiels.



L'équipementier automobile Inteva Products, qui emploie 663 salariés en France, a été placé en redressement judiciaire par le tribunal de commerce d'Orléans le 10 juin. Notre Fédération est aux côtés des salariés pour trouver des solutions préservant l'emploi.

Amcor : récompenser les salariés

A l'appel de notre organisation, les salariés d'Amcor Selestat (Bas-Rhin) ont entamé des débrayages à partir du 8 juin pour protester contre le refus de la direction de leur attribuer une prime reconnaissant leur engagement durant la crise sanitaire. Trois jours plus tard, grâce à la détermination de FO, un consensus a été trouvé. L'équipe FO a rencontré la direction du site le 5 juin, après un CSE extraordinaire. Au menu des discussions : la prime d'activité et le maintien de salaire à 100% durant la période d'activité partielle, deux revendications FO. Pour notre organisation, seule à se battre pour les salariés, il s'agissait avant tout d'obtenir une véritable reconnaissance de l'engagement des salariés dans le maintien de l'activité du site pendant la crise sanitaire. « Si Amcor tourne encore aujourd'hui, c'est grâce à ses salariés, qui ont toujours répondu présents, résume Eric Borzic, secrétaire du syndicat FO Amcor Selestat et coordinateur Amcor. Il est donc essentiel pour nous qu'il en retire une compensation. »

Après moultes tergiversations, la direction s'oriente vers une prime dite « Macron » assortie de conditions assez restrictives (elle prétend par exemple empêcher le recours au droit de grève) et d'un montant nettement insuffisant au regard des efforts consentis par les salariés et des risques pris : 250 euros ! FO tente alors d'arriver à un com-

promis avec une prime portée à 500 euros et un maintien de salaire à 100% durant la semaine 13, où l'entreprise était fermée. Mais rien n'y fait, la direction reste arc-boutée sur sa position. Contrainte d'aller à l'épreuve de force, et avec le soutien des salariés, notre organisation appelle donc à des débrayages à partir du 8 juin jusqu'à ce que les salariés obtiennent la prime qu'ils méritent. Le 11 juin, FO et la direction finissent par trouver un accord : maintenir une enveloppe à 100% pour la prime de performance et une nouvelle enveloppe de 40 000€ pour une prime « Covid19 », soit 250€ par salarié en plus de la prime de performance. « Nous n'avons pas obtenu satisfaction sur l'intégralité de nos revendications, conclut Eric Borzic, mais nous avons réussi à faire prendre en compte des demandes importantes, en plus d'avoir sur nous faire respecter de nos dirigeants. Plus que jamais, la voix de FO compte chez Amcor. »



**[FO Métaux souhaite d'excellentes vacances
à tous les métallos et à leur famille!]**

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



NOUS SOMMES UN LIEN ENTRE 3 MILLIONS D'ADHÉRENTS.



AÉSIO, c'est le regroupement des mutuelles ADRÉA, APRÉVA et EOVI MCD pour tisser un lien encore plus solide entre nos adhérents et nous.

aesio.fr

GRUPE MUTUALISTE D'ASSURANCES DE PERSONNES / SANTÉ - PRÉVOYANCE



Groupe AÉSIO Union Mutualiste de Groupe soumise aux dispositions du Livre I du code de la Mutualité Immatriculée sous le n° 821 965 241 - Siège social : 25 place de la Madeleine - 75008 PARIS - Enregistrée à FORIAS en tant que mandataire d'assurance sous le n° 14006968. Informations disponibles sur www.orias.fr. Crédit photo Alexis Rambault. Document non contractuel à caractère publicitaire. Ref : 20-017-2

 GROUPE
AÉSIO
DÉCIDONS ENSEMBLE DE VIVRE MIEUX

Ferco : préserver le pouvoir d'achat des salariés



Après deux mois d'activité partielle, la plupart des salariés ont subi des baisses de salaire conséquentes sur les mois d'avril et de mai. Les mois

qui vont suivre restent encore très incertains et il est plus que probable que, durant le mois de Juin, ils soient nombreux à perdre encore en salaire et en pouvoir d'achat. Chez Ferco, la plus grande entreprise française de ferres de bâtiments, les métallos FO ne l'entendent pas de cette oreille et, en lien avec les autres organisations syndicales, ils ont fait le nécessaire. « Nous avons rapidement fait les comptes et arrêté des revendications claires et justes, explique la déléguée syndicale FO Isabelle Gobert : une prime « Macron » de 500€ pour l'ensemble du personnel, une bonification de 10 euro par jour travaillé à hauteur de 200€ (Télétravail inclus) qui viendra s'ajouter à cette prime pour les salariés ayant travaillé pendant la période de confinement. » Les cadres et assimilés n'ont pas été oubliés : FO a revendiqué pour eux une prime unique de 200 euros.

Grâce à ces mesures, négociées pour une application rapide, les salariés vont pouvoir atténuer le coût financier de la crise sanitaire. L'accord est d'autant plus remarquable que l'entreprise a annoncé une perte prévisionnelle importante. Il montre aussi à quel point un dialogue social efficace permet de prendre en compte les intérêts de tous pour aboutir à la meilleure solution. Bravo les métallos FO Ferco !

Dans nombre d'entreprises, les NAO 2020 se sont déroulées dans un contexte très particulier lié à la crise COVID-19. Les métallos de Ferco ont fait partie des victimes potentielles. Aujourd'hui, FO revendique pour les salariés des mesures permettant de limiter l'impact des pertes financières consécutives à l'activité partielle que la plupart ont connue.

Peugeot Japy : fin de partie ?

Coup dur pour les 245 salariés de Peugeot Japy : alors que l'usine revenait peu à peu à l'équilibre après avoir été rachetée par Farinia au groupe Maïke Automotive il y a deux ans, la crise a frappé l'entreprise si fort qu'elle a dû déposer le bilan le 2 juin dernier. « En mars nous avons perdu la moitié de notre chiffre d'affaire puis 97 % en avril et 80 % en mai », se désole Thierry Chevrier, directeur général du site. Ce fabricant de composants en acier, pour les boîtes de vitesse notamment, avait bénéficié d'investissements et était en train de revenir à l'équilibre quand le Covid-19 a stoppé la machine.

Son activité repose à près de 90 % sur son client principal, PSA, ainsi que sur Bosch, pour qui Japy produit des rails d'injection diesel, mais qui a d'ores et déjà annoncé vouloir internaliser cette production à la fin de l'année. Alors que Farinia a déposé le bilan de Peugeot Japy et que le groupe se dirige vers un plan de cession, le directeur du site a décidé de préparer un projet de reprise. Soulignant les nombreuses qualités de l'entreprise et de ses salariés –compétences et savoir-faire de haut niveau, productivité élevée, respect des délais et de la qualité–, il considère que Japy peut rebondir tout en restant prudent, prévenant que les volumes d'hier ne seront pas ceux de demain et qu'il faudra probablement s'adapter et redimensionner.

Pour notre organisation, le projet de reprise est une vraie chance pour Japy et ses salariés : « On est déjà content qu'il y ait un potentiel repreneur, d'autant que Thierry



Peugeot Japy Technologies

Chevrier est quelqu'un qui connaît bien l'entreprise et ses salariés. Mais on attend avec impatience le contenu de son projet et ses conséquences sociales, réagit le délégué FO Marc Sivric, qui rappelle cependant que « notre avenir est dans les mains de PSA qui réunit plus de 90 % de notre charge de travail ». Rappelant que notre organisation suit les pas de Japy depuis plusieurs années et avait trouvé le compromis permettant de sauver l'entreprise, le secrétaire fédéral Laurent Smolnik ajoute que « Japy doit bénéficier des dispositions du plan de soutien à l'automobile, car il fait partie de ses petites structures indispensables dont il faut éviter la disparition. »

Renault Trucks : la crise a bon dos

La direction de Renault Trucks a annoncé le 16 juin la suppression de 463 emplois en France. Le coup est rude pour les salariés, qui ont déjà affronté en 2014 et 2015 des PSE destinés à améliorer la rentabilité du groupe Volvo. L'opération est pour FO d'autant plus injustifiable qu'elle met en péril le savoir-faire de Renault Trucks au moment où le secteur fait face à une révolution technologique.

Après un plan de réduction des coûts fin 2019, ce sont maintenant des suppressions d'emplois qui viennent frapper Renault Trucks. Le motif invoqué par l'ex-division poids lourds de Renault et sa maison-mère le groupe Volvo est sans surprise : l'impact de la crise sanitaire. A ceci près que les carnets de commande sont encore bien garnis et que les commandes reprennent, contrairement aux voitures. Le groupe précise en effet qu'il « s'attend à un ralentissement durable de la demande de ses clients » et qu'il lui faut se préparer à un niveau d'activité inférieur à ses niveaux d'avant-crise « à court et à moyen terme ». Autrement dit, il faut agir préventivement pour sauvegarder la rentabilité du groupe.

La réduction d'effectifs annoncée concerne essentiellement des cadres et des techniciens employés dans le domaine des études, de la recherche et développement (R&D) et vient s'ajouter au départ forcé de plus de 400 consultants dont les contrats ont été rompus dès le début de la crise. Une certaine des postes supprimés devrait être réaffectée dans la filiale Arquus, plus spécialisée dans le domaine de la

défense et dont le groupe envisage la cession régulièrement. À Lyon, 285 cols blancs seraient menacés dans la R&D, de même que 86 salariés des départements commerciaux de la marque Renault



Olivier Repessé et l'ensemble des équipes FO Renault Trucks sont sur le pont pour défendre les salariés.

Trucks, 24 des fonctions supports, 68 dans les usines et la plateforme logistique (sur 4 320 salariés), et 20 postes à Bourg-en-Bresse (sur 1 320 salariés). Les sites de production de Blainville-sur-Orne, en Normandie, et de Limoges ne seraient pas touchés. Les modalités de mise en œuvre de ce plan « ne sont pas encore connues, mais l'entreprise souhaite ouvrir la négociation d'une rupture conventionnelle collective au retour des congés d'été ». Par ailleurs, le projet immobilier Babel, portant sur la création d'un nouvel ensemble hébergeant 1 200 chercheurs pour un investissement de 30 millions d'euros annoncé pour 2021, est lui aussi suspendu.

Des savoir-faire menacés

« C'est un peu plus de 20 % de la R&D. Cela risque d'être compliqué de trouver presque 300 personnes volontaires pour partir étant donné le marasme du marché de l'emploi », a réagi Boris Lausenaz délégué FO Renault Trucks, pour qui « le groupe Volvo utilise la crise sanitaire et économique pour faire du ménage alors que le groupe connaît une rentabilité de plus de 10 % et que les dividendes aux actionnaires ont été multipliés par 3 ». Sans compter que Renault Trucks a fermé ses usines durant la confi-



Avec ce dégraissage sans précédent de la R&D, c'est toute l'entreprise qui est menacée.

nement et reçu des dizaines de millions d'euros de la part de l'État dans le cadre du chômage partiel. Sur ce sujet, un contrôle serait peut-être à envisager, des comptes pourraient être demandés...

Pour le délégué syndical central FO Renault Trucks Olivier Repessé aussi, la crise a bon dos. Dénonçant « un effet d'aubaine », il met en garde contre « le risque de perte des savoir-faire et des capacités technologiques de l'entreprise ». D'autant que le groupe Volvo a prévu de réduire de 35 % son budget de R&D en 2020, au moment où le développement des moteurs électriques et la montée de l'hydrogène vont exiger des compétences pointues pour rester dans la course. De quoi s'interroger sur la stratégie industrielle du groupe. Le DSC FO a d'ailleurs profité de la visite du président de la République chez le voisin

Sanofi pour faire passer le message à son chef de cabinet : « Renault Trucks est le seul constructeur français de camions. Il produit en France et rien n'est fait pour le sauver ». Le secrétaire fédéral Laurent Smolnik, lui, pointe l'absence de prise en compte de la filière poids-lourd dans le récent plan de soutien à l'automobile : « nous avons prévenu, nous l'avons demandé mais rien n'a été fait et aujourd'hui, nous sommes seuls aux côtés des salariés pour combattre un plan que rien ne justifie. » Notre Fédération, qui suit de près le dossier, a demandé un rendez-vous urgent avec Bercy pour trouver des solutions. Par l'intermédiaire de son secrétaire général Frédéric Homez, elle avait déjà obtenu, plus tôt dans la semaine, un premier contact téléphonique entre un représentant du ministère et le DSC FO Olivier Repessé.

Renault Choisy-Le-Roi : FO se mobilise contre la fermeture

La direction de Renault a su prendre en compte les préoccupations relatives à l'avenir de Maubeuge, de Caudan ou Dieppe, mais pour Choisy-Le-Roi (Val-de-Marne), c'est le silence qui est de mise. Une situation inacceptable pour notre organisation, qui est aux côtés des métallos dans leur combat pour préserver l'usine et les emplois. Des métallos FO Renault de plusieurs autres sites ainsi que le secrétaire général de la Fédération FO de la métallurgie Frédéric Homez, puis le secrétaire fédéral Laurent Smolnik et la déléguée syndicale centrale Mariette Rih sont d'ailleurs venus les rejoindre et les soutenir lors de la grève qu'ils ont mené début juin pour obtenir des réponses.

Dès le 26 mai, plusieurs mouvements ont eu lieu sur le site à l'instigation de FO et le 2 juin, les 263 salariés de Choisy-Le-Roi, site spécialisé dans la rénovation et le reconditionnement des moteurs et boîtes de vitesse, se sont donc mis en grève pour protester contre la fermeture annoncée de leur usine, la seule, sur les 14 que compte le groupe industriel en France, dont la fermeture définitive a été annoncée à ce stade à l'horizon 2022 dans le cadre du plan d'économies prévu par le constructeur automobile. Son activité doit être transférée au site de Flins (Yvelines). Le 4 juin, une délégation FO conduite par Frédéric Homez et Laurent Smolnik a été reçue à Bercy pour évoquer le dossier Renault, et plus particulièrement du sort de Choisy-le-Roi. Si notre organisation a démontré sa ca-

pacité de mobilisation et a été entendue par la direction, les réponses cependant tardent à arriver.

Les métallos FO de Choisy-le-Roi revendiquent une expertise sur les compétences des salariés de Choisy avec une GPEC spécifique et ambitieuse, mais aussi une expertise sur l'outil industriel de Choisy et les possibilités de sa reconversion. Face à



Une partie des métallos FO de Choisy, mobilisés pour défendre leur site.

un projet qui ne repose que sur une logique financière, il reste impératif de garder des solutions d'emploi dans le Val de Marne. A ce titre, FO continuera de solliciter les élus locaux, régionaux, nationaux et l'ensemble des pouvoirs publics pour travailler et trouver des solutions sur ce dossier.

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

Fiers d'être Renault

Face aux incertitudes qui pèsent sur l'avenir pour de nombreux salariés du groupe, les métallos FO de Douai ont distribué un sticker de leur conception affichant clairement leur volonté de préserver l'emploi industriel et la fierté d'appartenir au groupe. « Je suis Renault ! », proclame l'autocollant, qui a rencontré un franc succès et qu'arborent les salariés du site. Bravo les métallos FO pour cette belle initiative !



MCA : FO défend l'emploi



a déjà beaucoup souffert en terme de fermetures d'entreprises et de suppressions d'emplois, et pour lequel les 2 000 salariés de MCA sont essentiels.

Près de 5 000 personnes ont manifesté à Maubeuge le 30 mai pour manifester contre l'annonce du déménagement de MCA vers Douai, dans le cadre du plan de réorganisation du groupe Renault. Parmi elles, les métallos FO étaient en bonne place. Militants et militantes de Maubeuge, de Valenciennes, Denain ou encore Lille avaient fait le déplacement, en coordination avec leurs unions locales et avec l'USM du Nord, emmenée par Jean-Paul Delahaie. Il s'agissait pour eux de défendre un fleuron de Renault souvent cité en exemple pour sa productivité mais aussi, plus largement de défendre le bassin d'emploi Sambre Avesnes, qui

Dividendes : à distribuer avec modération



Le Haut Conseil de stabilité financière (HCSF) continue de recommander une « attitude responsable » de la part des banques et des assureurs concernant la distribution de divi-

dividendes, les rachats d'actions et les versements de rémunérations variables, a-t-il annoncé le 18 juin. L'organisme pointe les risques pour le système financier, qui restent à un niveau élevé, compte tenu de l'ampleur des pertes économiques déjà subies et à venir et de l'incertitude qui demeure sur la normalisation de la situation sanitaire et la trajectoire de la reprise.

Protéger l'industrie de la concurrence déloyale

L'UE a présenté le 17 juin son plan pour mieux protéger son industrie de la concurrence déloyale des entreprises étrangères, en particulier chinoises, un sujet d'une actualité brûlante avec la crise du coronavirus qui a fragilisé nombre de sociétés. La Commission européenne se concentre sur la création de nouveaux outils pour mieux répondre aux appétits étrangers sur son marché. En clair : finie la naïveté.

« Nous avons besoin des bons outils pour nous assurer que des entreprises étrangères subventionnées ne faussent pas la concurrence sur le marché européen, exactement comme nous le faisons déjà en contrôlant les aides d'État nationales accordées aux entreprises de l'UE », a fait savoir l'institution. FO, qui appelle de longue date à ce type de mesures, salue l'initiative mais attend de voir quelles mesures concrètes en sortiront, et surtout quels en seront les résultats.

A nos lecteurs

La crise sanitaire et ses conséquences pour les salariés, les entreprises et l'activité syndicale ont bouleversé l'actualité de FO Métaux et pris une place considérable dans les colonnes de votre journal ces derniers mois. De ce fait, nombre d'événements ayant eu lieu avant le confinement n'ont pu être relatés plus tôt et ne trouvent qu'aujourd'hui place dans nos rubriques. Merci de votre compréhension.

Actualité syndicale

COMECA : parés au développement



L'année 2019 n'aura pas été de tout repos pour les métallos FO de COMECA, spécialiste de la gestion de l'énergie. En effet, ils ont dû faire face, dans le cadre du projet « Convergence », à la fusion de six sociétés du groupe (COMECA Transport, COMECA Power, COMECA EBT, IS2I, COMECA applications et Lebas System), absorbées au sein de la société COMECA Systèmes, appelée à devenir COMECA France après son passage de SARL à société par actions simplifiée. Au passage, le groupe a engagé la simplification de ses structures en procédant à l'homogénéisation de ses modes de fonctionnement et processus internes. Objectif affiché de la manœuvre : « permettre l'atteinte de ses objectifs d'améliorations opérationnelles et stratégiques ». Autant dire que les métallos FO, fins connaisseurs de ce type de réorganisation, ont maintenu la plus haute vigilance pour que les salariés ne paient pas le prix de ces changements. L'équipe syndicale a été également bien occupée par les négociations pour un avenant à l'accord d'intéressement 2018-2020, qui a permis un accroissement notable du montant de la prime versée à chaque salarié en 2019 (entre 600 et 1 000 euros selon les salariés). Ils ont

aussi obtenu l'ajustement des coefficients des salariés du site de Brebières. Ils se sont néanmoins inquiétés du trop fort recours à l'intérim pour faire face à la hausse de l'activité, qui impacte fortement les ouvriers, dont les effectifs baissent d'année en année. « Si on y ajoute la flexibilisation du travail, se pose la question du maintien des compétences et des savoir-faire indispensables au fonctionnement de l'entreprise », prévient Eric Keller, appelant les métallos FO à ne pas relâcher leurs efforts dans ce dossier.

Au plan syndical, notre organisation progresse année après année et l'équipe syndicale prévoit la poursuite du développement syndical. « Nous avons une marge de manœuvre assez importante, a considéré Gilles Roger. Notre priorité sera de créer équipes et structures là où nous ne sommes pas implantés, et principalement sur le site d'EBT. » Ce travail de long terme doit permettre de conforter la position majoritaire de FO et même d'accroître le remarquable score de 54,69 % des voix enregistré lors de la mise en place du CSE, en novembre 2019 (58,67 % si l'on prend en compte Hazemeyer, exclue du périmètre de la fusion).

Les métallos FO de COMECA se sont rassemblés le 26 février pour l'assemblée générale de leur syndicat. Réunis autour de leur secrétaire Gilles Roger, en présence du secrétaire fédéral Eric Keller, du secrétaire de l'UD du Pas-de-Calais Jean-Baptiste Konieczny et de la secrétaire de l'Union Locale d'Arras Josiane Delcroix, ils sont revenus sur la situation du groupe et les actions qu'y mène notre organisation pour défendre les salariés.

Coordination Eramet : entre inquiétude et vigilance

Avec un chiffre d'affaires en baisse de 4 %, le groupe Eramet traverse une mauvaise passe. Les métallos FO d'Erasteel Commentry et Champagnolles, d'Aubert et Duval Heyrieux, Les Ancizes et Issoire, ainsi que ceux de Comilog Dunkerque étaient présents à la coordination du 27 février pour en débattre avec leur coordinateur adjoint Bertrand Freart, le DSC adjoint Bruno Wawrzyniak et le secrétaire fédéral Lionel Bellotti. Sur les quatre Business Unit que compte le groupe, le manganèse représente presque la moitié du chiffre d'affaires et est en recul. Bien qu'elle gagne du terrain sur les commodités, la marge y est moindre et ne compense pas les pertes. Sur le nickel, les résultats sont en progrès, tout comme sur les sables minéralisés. La BU Alliages, qui travaille essentiellement pour l'automobile est, elle, à la peine. Avec une rentabilité fortement remise en cause, c'est sa pérennité qui pose question, suscitant l'inquiétude des métallos FO. Au cœur du problème : un modèle économique à revoir, où les prix sont adossés aux cours des matières premières et dépendent trop fortement de ses variations. L'évolution des produits et des marchés, difficiles à prévoir, ajoutent à l'incertitude et ne facilitent pas l'établissement d'une stratégie de long terme.

Si l'avenir économique et industrielle semble incertain, il en va autrement de l'avenir syndical. En effet, de nouveaux militants ont fait leur entrée dans les équipes et pren-



nant déjà des responsabilités, montrant aussi le sens de l'anticipation des équipes quant à un futur passage de relais. Lionel Bellotti s'est d'ailleurs réjoui de ces arrivés et a souligné l'utilité de la formation syndicale ainsi que la nécessité de muscler la communication et la cohésion au sein de la coordination. Il a également rappelé la vigilance de notre organisation quant au projet de renégociation sur le comité européen, que la direction pourrait fusionner avec le comité de groupe.

Alpes-Maritimes : faire grandir FO

Journée chargée que celle du 27 février pour les métallos des Alpes-Maritimes, puisque se tenaient ce jour-là l'assemblée générale des Métaux de Nice puis celle de l'USM 06. En présence du secrétaire fédéral Gérard Ciannarella et du secrétaire de l'UD06 Franck Hausner, les métallos FO ont fait le point sur l'activité de leur structure autour de leur secrétaire -Jean-Georges Couvri pour les Métaux et Philippe Ciccione pour l'USM- et les dossiers qui l'attendent dans les mois à venir.

Avec pas moins de 28,56 % de représentativité, FO est une organisation syndicale qui compte dans les Alpes-Maritimes. Ce bon niveau, c'est au travail de terrain des métallos qu'on le doit, comme l'a souligné le secrétaire de l'USM06 Philippe Ciccione, qui représentait le secrétaire des Métaux de Nice Jean-Georges Couvri, lors de l'assemblée générale des deux structures le 27 février. S'il a déploré le passage au CSE, dont les conséquences sont un recul social majeur pour les salariés, il a salué les initiatives de notre Fédération, comme la lettre paritaire qu'elle a obtenu, pour aider les métallos à améliorer ce dispositif par la négociation. De nombreux PAP en ont découlé et les bons résultats de FO Métaux dans de nombreuses entreprises y sont souvent liés, de même que la création d'implantations, comme chez Vishay et chez Record France.

Pour autant, la situation économique et sociale du département reste préoccupante. Disparition du fabricant de carte à puce ASK, du fabricant de matériel médical Hortomed, PSE et fermeture programmé du site chez Atos Carros malgré le combat de notre organisation,



etc. « Ces décisions fragilisent le tissu économique des Alpes-Maritimes, s'est désolé Philippe Ciccione. Nous accompagnerons les salariés quelle que soit l'issue des procédures. » L'impact est également fort pour notre organisation, dont le nombre d'adhérents baisse malgré l'excellent travail de syndicalisation chez Koné, Schneider, Synergie CAD et tant d'autres. La crise économique, dont les effets se font toujours sentir, pèse lourd et vient parfois neutraliser les considérables efforts des métallos FO sur le terrain mais, comme l'ont constaté les participants, il en faut bien plus pour les démotiver ! Il a terminé son intervention en se réjouissant d'accueillir le prochain congrès fédéral.

Gérard Ciannarella est ensuite revenu sur l'apport de la formation syndicale pour un militantisme plus efficace, félicitant les métallos FO du département d'avoir été nombreux à la solliciter. Il a conclu par un point sur la refonte en cours du dispositif conventionnel de la métallurgie, sur lequel notre organisation est en première ligne.

FSD tient sa première coordination



métallos FO de FSD ont tenu leur première coordination à la Fédération le 25 février. L'impressionnante énergie des équipes FO avait permis d'impulser une nouvelle dynamique l'an dernier lors du passage au CSE. Notre organisation avait alors pu marquer les sites de son empreinte, notamment à Gacé, où FO, passant de zéro à 56,79 % des voix, avait remporté 7 sièges sur les 10 à pourvoir.

Maintenant que la représentativité de FO au sein du groupe spécialisé dans la tolé- rie, l'emboutissage et la soudure pour l'automobile est établie, les équipes avaient

à cœur de passer aux étapes suivantes, et la première d'entre elles va consister à créer au sein du groupe un véritable réseau. Grâce à cette initiative, chaque équipe pourra être informée au plus vite de l'activité de la coordination, et notamment des négociations menées en centrale, auxquelles participe FO. L'ambition de ce réseau est aussi de mieux associer les équipes à la prise de décision et de leur permettre de contribuer davantage à la détermination des positions de notre organisation sur les nombreux sujets à négocier, et de faire remonter du terrain les attentes ou inquiétudes des salariés.

Dans cette perspective, les métallos FO devraient prochainement s'attaquer aux NAO, à l'égalité professionnelle et surtout à la GPEC, un sujet sur lequel les attentes des salariés sont particulièrement fortes, et auxquelles notre organisation compte bien répondre.

Salaire et accessoires - partie 1

Intéressement et PEPA

Au regard de la crise sanitaire et sous l'impulsion de la prime pour le pouvoir d'achat ou « PEPA », les modalités de négociation portant sur la prime d'intéressement se sont vues modifiées, aussi bien sur le fond que sur la forme.

Quelle est la définition de l'accord d'intéressement ?

L'accord d'intéressement permet aux salariés de se voir verser une prime proportionnelle aux résultats ou aux performances de leur entreprise. Ce dispositif vise à encourager les salariés à s'impliquer dans la réalisation des objectifs de l'entreprise. Il est mis en place par voie d'accord entre l'entreprise et les salariés ou leurs représentants. L'accord fixe notamment le mode de calcul de l'intéressement et les règles de répartition entre les salariés. Ainsi la répartition peut être :

- uniforme, c'est-à-dire que tous les salariés reçoivent la chose,
 - proportionnelle au salaire ou au temps de présence de chaque salarié,
 - ou combiner plusieurs de ces critères.
- Il est conclu pour une durée minimale de 3 ans.

Le versement de l'intéressement 2019 est-il reporté ?

Oui, le gouvernement a permis l'octroi d'un délai complémentaire pour le versement de l'intéressement dû au titre de l'exercice 2019.

En effet, l'ordonnance du 25 mars 2020 (n° 2020-322) a prévu que, par dérogation aux dispositions du Code du travail régissant le versement des sommes dues au titre de la participation ou de l'intéressement et aux stipulations conventionnelles applicables dans l'entreprise, la date limite de versement aux bénéficiaires ou d'affectation sur un plan d'épargne salariale au titre d'un régime d'intéressement est reportée au 31 décembre 2020.

Quelle est la durée d'un accord d'intéressement conclu pendant l'exercice 2020 ?

La loi de financement de la sécurité sociale pour 2020 du 24 décembre 2019 a reconduit le dispositif de prime exceptionnelle de pouvoir d'achat, instauré par la loi portant mesures d'urgence économique et sociale du 24 décembre 2018. Parmi les quelques modifications apportées au

dispositif, la plus significative est l'ajout d'une nouvelle condition obligatoire afin de bénéficier des exonérations sociales et fiscales prévues. En effet, à l'origine, seuls les employeurs mettant en œuvre un accord d'intéressement à la date de versement de la prime étaient susceptibles de bénéficier de ces exonérations.

Ainsi, cette condition avait été initialement retenue en vue d'inciter les plus petites entreprises à mettre en place un accord d'intéressement. Pour ce faire et par dérogation, la loi avait également prévu que les accords d'intéressement conclus entre le 1^{er} janvier 2020 et le 30 juin 2020 peuvent porter sur une durée inférieure à trois ans, sans pouvoir être inférieure à un an.

L'ordonnance du 1^{er} avril 2020 modifiant la date limite et les conditions de versement de la prime exceptionnelle de pouvoir d'achat a aménagé la condition de couverture par un accord d'intéressement afin de permettre le versement de la prime exceptionnelle pendant la période liée à l'épidémie de Covid-19. Désormais :

- une prime peut être exonérée dans la limite de 1 000 euros par salarié sans que l'entreprise soit couverte par un accord d'intéressement ;
- si l'entreprise dispose d'un accord d'intéressement alors le montant maximum exonéré est porté à 2 000 euros par salarié.

Cette ordonnance également a reporté la date limite de la dérogation permettant aux entreprises de conclure un accord d'intéressement portant sur une durée comprise entre un et trois ans, tout comme celle du versement de la prime exceptionnelle, au 31 août 2020.

Est-ce que cette possibilité de conclure un accord d'intéressement portant sur une durée inférieure à trois ans est conditionnée au versement d'une prime exceptionnelle de pouvoir d'achat en 2020 ?

Non, et ceci résulte de l'interprétation littérale du texte, en accord avec l'objectif recherché de déve-

lopper le dispositif d'intéressement dans le plus grand nombre d'entreprise, qui peut conduire à considérer que la seule condition à remplir

pour qu'un accord d'intéressement puisse porter sur une durée inférieure à trois ans est que celui-ci soit conclu entre le 1^{er} janvier 2020 et le 31 août 2020.

Quels sont les délais de conclusion des accords d'intéressement 2020

La question de l'échéance liée au délai de conclusion des accords d'intéressement pour l'exercice 2020 est plus ténue.

En effet, pour rappel, l'accord d'intéressement doit être conclu avant le premier jour de la deuxième moitié de la période de calcul suivant sa prise d'effet (C. trav., art. L.3314-4) et déposé dans les 15 jours suivants (C. trav., art. D.3313-1). Ainsi, lorsque la période de calcul d'un accord d'intéressement est annuelle et que l'exercice correspond par exemple, à l'année civile, l'accord doit être conclu au plus tard le 30 juin et déposé avant le 15 juillet.

L'ordonnance du 1^{er} avril 2020 est également intervenue pour introduire une dérogation temporaire à ces règles :

« Par dérogation à l'article L. 3312-5 du code du travail, les accords d'intéressement conclus entre le 1^{er} janvier 2020 et le 31 août 2020 peuvent porter sur une durée comprise entre un et trois ans. Par dérogation à l'article L. 3314-4 du même code, ces accords ouvrent droit aux exonérations prévues aux articles L. 3315-1 à L. 3315-3 du même code, y compris lorsqu'ils ont été conclus à compter du premier jour de la deuxième moitié de la période de calcul suivant la date de leur prise d'effet ».

Il en résulterait donc que l'ensemble des accords d'intéressement conclus entre le 1^{er} janvier 2020 et le 31 août 2020, et ce que l'entreprise verse ou non une prime exceptionnelle :

- pourrait porter sur une durée comprise entre un et trois ans ;
- bénéficierait du régime de faveur de l'intéressement, même s'ils sont conclus après le 1^{er} jour de la deuxième moitié de la période de calcul suivant leur date de prise d'effet.

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° 597

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

Sudoku

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

Le mot du mois : Vague



La Vague, estampe de Hokusai.

Tandis que certains experts, comme il se doit aussitôt contredits par d'autres, nous m e n a c e n t d'une seconde vague d'épidémie, nous sommes bien

pardonnables de rêver à celle qui arrose la plage pour le plaisir du vacancier. Que celle-là disparaisse avant d'être née tandis que celle-ci viendrait doucement mourir à vos pieds sur le sable, c'est tout le mal que FO Métaux souhaite à ses lecteurs, à ceux du moins qui malgré la dureté des temps peuvent s'offrir des vacances et, parmi eux, ceux qui préfèrent la côte à toute autre solution estivale.

La vague vient de l'est, en tout cas sur le plan linguistique, puisque le mot, francisé vers 1155, est emprunté au moyen allemand *wâge*, et peut-être de plus au nord puisque certains situent son origine dans le scandinave *vâgr*.

D'une inégalité à la surface de la mer (avec ses variantes : la houle, la lame, les rouleaux...) à l'idée d'un mouvement qui se développe et fait remuer un milieu, il n'y avait qu'un pas, pour ne pas dire une brasse. C'est ainsi qu'alternent, pour peu que certains médias en rajoutent un peu, *vagues* de chaleur et de froid, toutes aussi extraordinaires les unes que les autres. C'est ainsi encore que l'on peut être submergé par une *vague de douleur*, de dégoût, ou mieux, de tendresse. C'est ainsi enfin qu'apparut à la fin des années cinquante la *nouvelle vague* et son cinéma d'auteur.

Parité oblige, on rappellera que vague devient parfois un nom masculin : c'est là où le regard se porte on ne sait trop où dans le lointain, pour peu que l'intéressé, un brin mélancolique, ressent du *vague à l'âme*. Avec ce sens d'espace vide, il se mue en adjectif, en particulier s'il qualifie une désolante friche industrielle devenue *terrain vague*. Avait-on fait miroiter aux salariés concernés une reconversion du site ? Sans doute de *vagues promesses*, les pires de toutes, dont aucun négociateur digne de ce nom ne saurait se contenter. Ce n'est pas dit ici *vaguement*, mais résolument : bonnes vacances à tous !

Mots croisés n° 598

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

Solution du n° 597

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

Horizontalement

A. À l'origine d'un manque de bon sens. B. La fin de tout. C. Manière de plaire. Un écrit pour louer. Le cœur à rire. D. Un peu de fair-play. Au-delà du Rhin. E. Quand on arrête le progrès. F. Possessif. Vainqueur du tour. Poulets à l'ancienne. G. La tête de l'emploi. Ennemie du vague. H. Activité du coureur de fonds. I. Curieuse créature. J. Portées sur la bouteille.

Verticalement

1. Se fait hors-piste. 2. Supplice de la roue. 3. Conifères. Le meilleur mode d'emploi. 4. Fin de soirée. Question posée de travers. 5. Accompagne l'eau du bidet. Bien apprise, mais en désordre. 6. CQFD en latin. La mère de SFR. 7. Coule en Suède. Pronom personnel. En alerte. 8. Être sans cœur. Gondolé. Commune de l'Aude. 9. Source d'ennui. 10. Pas chez elles.

Protection, services, accompagnement social

Souriez, vous êtes au cœur de nos engagements

-  **Vous proposer** des solutions personnalisées en santé et en prévoyance
-  **Vous aider** à concilier bien-être des salariés et performance
-  **Être à vos côtés** dans les moments de fragilité
-  **Vous garantir** des soins de qualité au juste prix
-  **Agir** pour une société plus juste et plus inclusive

malakoffhumanis.com



SANTÉ - PRÉVOYANCE - RETRAITE - ÉPARGNE

On aime vous voir sourire