

le journal

Fédération FO de la métallurgie



www.fo-metaux.org

**Conférences nationales
automobile et aéronautique**



L'industrie face aux changements

Rentrée chargée pour les métallos FO, qui se sont retrouvés en septembre pour deux conférences nationales : automobile et aéronautique.



Manifestation - p. 14
L'unité de FO contre la réforme des retraites

Vie de la Fédération - p. 27
Deux nouveaux secrétaires fédéraux

Satellites - p.20
Un nouveau Livre Blanc

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 : 9,88 euros

SMIC brut mensuel : 1498,47 euros

Plafond de la sécurité sociale :

3 311 euros par mois

(pour l'année 2018 : 39 732 euros)

Coût de la vie :

+0,5 % en août (+0,5 % hors tabac);

+1 % en glissement sur les 12 derniers mois (+0,9 % hors tabac).

Chômeurs : 3 632 500

(catégorie A, publiés le 11 juillet 2019)

Indice de référence des loyers :

129,72 (2^{ème} trimestre 2019).

Taux d'intérêt (23 septembre) :

-0,46 % au jour le jour.

3 Editorial

4 L'événement

Conférence nationale automobile :
l'automobile en pleine transformation

4-12

14 Actualité sociale

L'unité de FO contre la réforme des retraites

14-15

18 L'événement

Conférence nationale aéronautique :
l'aéronautique à la veille de turbulences ?

18-26

27 Actualité syndicale

Bienvenue à Edwin Liard et Géraldine Nivon

27

28 Infos

FO Métaux présente son nouveau livre blanc
sur les satellites

28

Daniel Beau nous a quittés

28



29 Vos droits

Les règles de suppléance au CSE

29

30 Jeux

Des métaux et des mots

30



Et toujours
l'information
en ligne sur...

www.fo-metaux.com



Un Pacte, mais à quelles conditions ?

Nous venons de tenir deux conférences sectorielles : la première sur l'automobile, la seconde sur l'aéronautique. Actuellement, de nombreuses contraintes pèsent sur l'ensemble de l'industrie, et plus particulièrement sur le secteur de l'automobile, avec un risque de casse sociale. Nous sommes pour notre part contre l'acharnement des politiques européennes et nationales qui, au nom de l'environnement et du climat, sont prêtes à sacrifier des pans entiers de l'industrie. A celles et ceux qui font croire que nous serions contre des mesures en faveur de l'environnement et du climat, nous, à FO Métaux, opposons ce slogan : *la défense de l'environnement doit se faire avec l'industrie et non contre l'industrie !*

Tout comme nous venons de le faire pour le secteur spatial, face aux menaces pesant sur le secteur de l'automobile, nous avons décidé de rédiger un Livre blanc sectoriel pour l'ensemble de la filière afin de faire connaître nos propositions. Nous défendons également nos positions dans le cadre des travaux du Pacte productif voulu par le président de la République, qui souhaite que la France produise plus pour obtenir le plein emploi en 2025. Cinq thématiques prioritaires ont été identifiées et font chacune l'objet d'un groupe de travail : la transition énergétique, l'innovation, l'industrie, l'agroalimentaire et le numérique.

FO Métaux est partie prenante de ce Pacte à partir du moment où il s'agira, certes de produire plus, mais sur notre territoire et d'atteindre le plein emploi en 2025. Pour autant, en fonction des décisions qui seraient prises pour légiférer ou appliquées dans une loi de financement, FO ne se prononcera pas sans avoir en main tous les éléments concrets et les impacts que cela pourrait présenter sur le plan industriel et sur notre système de protection sociale. Par exemple, FO ne cautionnera pas les éventuels allègements de charges qui se feraient au détriment du système de protection sociale et souhaite que les aides d'Etat soient conditionnées à l'emploi, ce qui a tout son sens si l'on souhaite le plein emploi.

Nous sommes d'accord sur l'objectif de ce Pacte, mais il faudra créer davantage d'entreprises et d'emplois en France. En plus des

usines du futur, du numérique, de la digitalisation et de la robotisation, il apparaît nécessaire, pour FO, dans le cadre d'une étude et d'un rapport, d'anticiper, d'identifier les secteurs d'avenir, de maintenir notre avance sur les hautes technologies et de développer les nouveaux marchés. Il convient également d'implanter de nouvelles usines, à l'instar de Safran, de simplifier dans ce cadre les démarches administratives et d'aider ces implantations en les accompagnant au niveau tant national que territorial.

Il faut anticiper l'industrie de demain avec la nécessité d'œuvrer sur certaines technologies et fabrications, comme celle des batteries en France pour les moteurs électriques. Cela permettra d'être moins dépendants de pays étrangers qui sont, de plus, en situation de monopole. Il est important de ne laisser aucun secteur d'activité de côté et de continuer à soutenir l'industrie car c'est elle qui crée de la richesse. Il faut également faire en sorte de continuer à rendre la France attractive, tout comme doivent l'être ses métiers et ses salaires. Il convient de maintenir les efforts budgétaires, voire de les augmenter, sur l'innovation, la recherche, le développement, les investissements et de protéger les brevets.

Notre priorité, au travers de nos propositions pour ce Pacte productif, c'est : *Notre industrie, nos emplois*. Il convient donc de développer l'industrie, l'emploi et de consolider notre système de protection sociale. Or, vouloir repousser sans cesse l'âge de la retraite sans pour autant agir pour l'emploi des seniors et ne pas prendre de véritables mesures en faveur de l'emploi des jeunes, c'est mener une politique aveugle qui ne peut pas produire de résultats. Pour en obtenir, il est nécessaire de redonner une cohérence à la politique de l'emploi.



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

L'automobile

en pleine transformation

Près de 280 métallos FO se sont retrouvés à Saint-Saulve, dans le Nord, les 4 et 5 septembre pour la conférence nationale automobile. Rassemblés autour du secrétaire général de la Fédération FO de la Métallurgie Frédéric Homez, des secrétaires fédéraux Jean-Yves Sabot et Laurent Smolnik, du secrétaire de l'UD du Nord Jean-François Duflo et du secrétaire de l'USM 59 Jean-Paul Delahaie, ils ont mis à profit ces deux journées de travail et de formation pour de fructueux échanges, une réflexion partagée sur l'avenir d'un secteur en proie à de lourds changements et devant relever de nombreux défis. Plusieurs tables rondes sont également venues nourrir les travaux et fournir aux métallos autant d'éléments qu'ils ne manqueront pas d'utiliser lors de la rédaction de leur futur livre blanc sur l'automobile

Le secrétaire général de la Fédération FO de la Métallurgie Frédéric Homez s'est exprimé pour conclure les travaux, se félicitant de la forte participation à cette conférence, signe du dynamisme de notre organisation. Il a également salué leurs bons résultats électoraux, qui donnent toujours plus de poids au syndicalisme réformiste dans le monde de l'automobile. Revenant ensuite sur les modes d'action et de réflexion de notre organisation, il a rappelé qu'elle a rédigé par le passé plusieurs livres blancs, tant sur des thématiques nationales que sectorielles, et a soutenu la proposition des participants d'en concevoir un nouveau sur les problématiques de l'automobile. « La prise en compte de la question environnementale ne se discute pas, a-t-il déclaré, mais il ne faut pas tuer l'industrie pour autant ! Pragmatiques et responsables, nous proposerons des solutions pour les concilier. » Il a enchaîné sur l'inacceptable casse industrielle et a appelé les métallos FO à poursuivre leur travail de revendication et de négociations pour le maintien de l'industrie et des emplois sur notre territoire.

Mobilisation

Face à une rentrée chargée au plan social, il est revenu sur le dossier des retraites pour en rappeler les enjeux ainsi que l'opposition de FO à un système par points qui ne ferait que des perdants et menacerait des retraites complémentaires par ailleurs très efficaces. « Tout n'est pas à jeter dans le rapport Delevoye, a-t-il nuancé, mais tout ce qui conduit à une baisse des pensions est inacceptable. » Il a exhorté les métallos FO à participer massive-

Frédéric Homez : « concilier industrie et environnement »



ment à la mobilisation à laquelle appelait notre organisation le 21 septembre. La refonte du dispositif conventionnel de la métallurgie, à laquelle notre organisation travaille depuis 2016, a tenu une large place dans l'intervention du secrétaire général. Détaillant une négociation longue et complexe, Frédéric Homez a fait ressortir les positions de notre organisation sur les différentes thématiques, en particulier le système de classifications. Il a également insisté sur la volonté de FO de maintenir le rôle central de la branche en tant qu'élément de régulation, sans oublier les conventions collectives territoriales. Enfin, il est revenu sur les évolutions de notre Fédération, nombreuses ces derniers mois. Montée en puissance de la formation, notamment sur la mise en place des CSE, renforcement du service juridique, positionnement sur les réseaux sociaux, refonte du site internet et de la communication, sans oublier l'arrivée de deux nouveaux secrétaires fédéraux : « Notre organisation continue de mobiliser toute son énergie au service des salariés et de l'industrie », s'est réjoui Frédéric Homez, avant de donner rendez-vous aux métallos FO à Nice les 27, 28 et 29 mai prochain à Nice pour le congrès fédéral.



Laurent Smolnik : « accompagner la transition »

Dans son intervention, le secrétaire fédéral Laurent Smolnik a retracé le chemin parcouru depuis la conférence automobile de Poissy, en 2015, et a brossé le portrait d'un secteur qui, pris dans sa globalité, fait vivre près de 2,3 millions de salariés en France. Si l'automobile a repris des couleurs depuis la crise de 2008, c'est en bonne partie grâce à l'action de notre organisation, et notamment des accords de compétitivité négociés et signés par les équipes FO chez Renault et PSA. Mais depuis le dieseltgate de 2015, l'automobile est à nouveau dans la tourmente. « Nous changeons de paradigme, a expliqué Laurent Smolnik, et le chemin à emprunter s'annonce sinueux et imprévisible, tant au niveau des usages que de l'évolution des marchés. » Conjugés à la montée de la préoccupation environnementale, la marche forcée vers les motorisations alternatives, électrique en tête, les changements promettent d'être rapides et potentiellement destructeurs pour l'emploi. « Il est essentiel que notre organisation, avec ses partenaires, sache anticiper et proposer des solutions pour accompagner cette transition au lieu de la subir », a-t-il ajouté.

En effet, alors qu'il ne faut qu'un emploi pour un moteur électrique contre sept pour un moteur thermique (et trois emplois pour le véhicule électrique complet, contre cinq pour le véhicule thermique), des dizaines de milliers d'emplois sont menacés, dont une large partie dans les petites entreprises, plus fragiles car plus sensibles aux baisses d'activité. Le renforcement des normes d'émissions de CO2, ainsi que les problèmes liés à la fabrication des batteries, à leur autonomie et aux infrastructures de recharge, sont pour le moment autant de contraintes qui freinent l'essor de l'électrique, mais il ne faut pas s'y tromper : malgré le manque de visibilité, le changement aura lieu et interviendra rapidement. Laurent Smolnik a achevé son propos en félicitant les équipes pour leurs bons résultats électoraux et rappelé que c'était justement ce



poids qui fait de notre organisation un acteur incontournable de l'automobile. « Montrons-nous à la hauteur de la confiance que nous accordent les salariés », a-t-il conclu.

Jean-Yves Sabot : « nous sommes incontournables »

Le trésorier fédéral Jean-Yves Sabot, également en charge des services de l'automobile, a pris la parole pour présenter brièvement cette branche professionnelle d'importance, qui regroupe un ensemble de métiers et d'activités disparates mais cohérent au sein d'une convention collective unique. En effet, les services de l'automobile représentent pas moins de 400 000 emplois, pour la plupart non délocalisables, répartis sur 135 000 entreprises. Il s'est félicité de la forte implication des métallos FO dans le développement syndical, qui porte ses fruits et voit un nombre croissant de jeunes rejoindre notre organisation, épaulés par les anciens qui restent toujours proches des équipes en place. « Grâce à vos efforts, notre progression se traduit aussi en termes de représentativité, a-t-il déclaré. Avec plus de 20 % des suffrages, nous sommes aujourd'hui la deuxième organisation syndicale dans les services de l'automobile et sommes incontournables. »

Le résultat est d'autant plus impressionnant que le secteur évolue dans un contexte difficile, au gré des restructurations, avec des salariés sous pression et dont les conditions de travail se dégradent. Jean-Yves Sabot a d'ailleurs appuyé son propos en retraçant les évolutions sociales, économiques et démographiques de la branche, soulignant le travail accompli par les métallos FO pour préserver les intérêts fondamentaux des salariés et leurs nombreuses réussites : maintien du capital de fin de carrière, augmentation des minima salariaux, mise en place du nouvel OPCO Mobilités au sein duquel FO a une place prépondérante, etc. Il a conclu en mettant l'accent sur la nécessité de poursuivre et amplifier le travail de développement syndical afin de



continuer de défendre les salariés et l'industrie sur notre territoire.

Fin des énergies fossiles en 2040 : conséquences et solutions

Les travaux, outre les interventions des délégués, comportaient deux tables rondes auxquelles participaient des experts de l'automobile et des partenaires de notre organisation. Les thématiques abordées ont apporté de nombreux éléments de réflexion aux métallos FO et donné lieu à des échanges nourris avec la salle.

Alors que le projet de loi d'orientation des mobilités (LOM) est en discussion, la table ronde animée par **Florence Lagarde**, directrice de la rédaction d'Autoactu, est revenue sur la fin annoncée des énergies fossiles pour 2040 et ses conséquences sur l'automobile ainsi que sur la recherche de solutions. L'idée d'un virage de l'automobile vers l'électrique n'est pas neuve ; elle était déjà évoquée en 2008. Le véritable coup d'accélérateur est venu de Chine, avec le plan « Made in China 2025 ». Entretemps, la dépendance croissante de l'automobile au marché chinois et le dieselgate ont contribué à précipiter la mutation du secteur. « Face à une Chine qui a bien préparé son affaire, l'Europe doit mettre les bouchées doubles pour se doter enfin d'une stratégie industrielle », a analysé **Bernard Jullien**, maître de Conférence à l'Université de Bordeaux.

Avec les objectifs de l'accord de Paris sur la neutralité carbone, les attaques sur l'automobile se sont faites plus fortes et ce phénomène a pesé lourd dans la décision politique d'adopter un tempo plus rapide. Pour **Marc Mortureux**, directeur général de la PFA (Plateforme filière automobile et mobilités), la conjonction de ce qui est devenu une question de santé publique avec les enjeux mondiaux déclinés par l'accord de Paris a abouti à une situation confuse. « Les échéances de 2021 sont déjà inatteignables, la fin du diesel n'ayant absolument pas été anticipée. » Il sera d'autant plus compliqué d'atteindre la neutralité carbone que les besoins de mobilité auront doublé d'ici 2050. Même si les objectifs tiennent pour le moment plus de l'affichage que de la contrainte, c'est essentiellement au niveau européen que devront se situer l'action et la réflexion. Le directeur d'IndustriALL pour

le secteur automobile, **Georg Leutert**, a expliqué que l'Allemagne faisait face aux mêmes problématiques et que, même si les débats sur l'électrique sont antérieurs, l'industrie automobile allemande paye aujourd'hui son attente face à la question.

Au-delà des inquiétudes, évaluer avec précision l'im-

pact de ces changements annoncés ne va pas sans difficultés. « On parle de crise, mais il y a deux ans on ne savait pas quantifier le poids du diesel au sein de l'automobile », a rappelé **Jean-Louis Hudec**, directeur associé du cabinet Secafi. Aujourd'hui, un consensus semble atteint : si l'on fait exception des acteurs majeurs du secteur, près de 70 000 emplois seront impactés par la modification du mix énergétique, dont beaucoup au sein de petites structures. Que peuvent faire les acteurs de la filière pour les aider ? « Nous faisons tout pour montrer que l'automobile est une industrie d'avenir qui sait évoluer, mais le rythme imposé sera difficile à tenir, a prévenu Marc Mortureux. La capacité de transformation des entreprises est réelle, mais vouloir aller trop vite les met toutes en danger. Il faut être prudents et réalistes car les emplois détruits seront difficiles à recréer. » Les intervenants se sont accordés sur la part d'irrationnel et d'émotionnel dans les réactions ayant mené à la situation actuelle. Face à la diabolisation du diesel, ils ont rappelé que les modèles récents se rapprochaient des performances des moteurs à essence, tout en émettant nettement moins de CO2. Ils ont aussi souligné l'impact environnemental non négligeable de l'électrique une fois intégré le cycle de fabrication au calcul. Néanmoins, ils ont reconnu qu'il serait compliqué de ralentir la marche forcée vers l'électrique.

Face à l'absence de filière batterie en France, aux problèmes de distribution de l'électricité pour le parc automobile, tous ont martelé la nécessité d'une véritable politique industrielle pour éviter une catastrophe sur le front de l'emploi, mais aussi sur celui du commerce extérieur. Ils ont aussi déploré la prééminence d'une logique financière, que notre Fédération n'a de cesse de dénoncer, et qui aboutit à des aberrations, comme l'implantation en Pologne d'un site de fabrication de batteries qui fonctionne au charbon. « La motivation a beau être écologique, le bilan sera lamentable si l'on s'en tient à ce genre de méthodes », a jugé Marc Mortureux. Georg Leutert a élargi le débat, qui s'est poursuivi de façon nourrie avec la salle, en faisant remarquer que si l'électrique avait de l'avenir pour la voiture, le poids-lourd et le véhicule industriel ont besoin d'autres alternatives. **Laurent Smolnik**, concluant cette table ronde par un brève synthèse, a regretté que la piste de l'hydrogène n'ait pas été évoquée, tant elle mériterait à elle-seule une table ronde.



Un avenir à écrire pour les services de l'automobile

Avec plus de 400 000 salariés, les services de l'automobile représentent un pan considérable du secteur automobile et sont eux aussi concernés par les bouleversements à venir. Une table ronde animée par **Florence Lagarde**, d'Autoactu, a donc été organisée sur le thème « Les impacts de la transition énergétique et de la mutation numérique sur les services de l'automobile ». D'emblée, **Jean-Yves Sabot** a expliqué que l'impact était très différent dans le monde des constructeurs et celui des équipementiers, mais posait les mêmes enjeux de formation. **Bernard Jullien** est venu appuyer le propos en détaillant les différences en termes de structure de l'emploi, mais aussi de sa répartition au sein d'une majorité de petites entités sur tout le territoire. « Les problématiques émergent donc de manière très particulière et nécessitent une organisation collective d'autant plus forte, a-t-il fait remarquer. La branche est parfaitement capable d'aider les salariés à faire face à ces défis, comme elle l'a déjà fait par le passé. » Le délégué fédéral et vice-président du nouvel OPCO Mobilités **Bertrand Mazeau** a fait le point sur la structure et les missions de cet organisme qui gère la formation dans la branche et, aujourd'hui, au-delà. S'il n'a pas caché que le nouvel ensemble, qui regroupe 22 branches ainsi que la RATP, était colossal et allait demander un temps d'adaptation, il s'est voulu rassurant sur ses futures actions, notamment grâce au rôle qu'y jouera notre organisation. « Nous avons été proactifs lors des négociations pour la mise en place de cet OPCO Mobilités, a ajouté Jean-Yves Sabot. Nous avons sauvé notre autonomie de décision, ce qui nous permet de choisir nos évolutions pour mieux remplir nos missions. »

Des métiers difficilement délocalisables

Stéphane Pautet, de l'ANFA, a présenté succinctement une étude sur l'évolution des services de l'automobile à l'horizon 2030 bâtie autour de trois scénarios : continuité de la situation actuelle, irruption d'une nouvelle crise et interventionnisme plus marqué des pouvoirs publics en faveur de la transition écologique. En résumé, il faut s'attendre dans tous les cas de figure à une augmentation du kilométrage moyen annuel et à la poursuite de la croissance du parc automobile. Côté motorisation, rien ne semble venir enrayer brutalement la fin du diesel, qui, s'il diminue différemment selon les scénarios, ne disparaît pas pour autant du paysage, le renouvellement complet du parc automobile nécessitant du temps. Le diesel semble d'ailleurs devoir perdurer sur le segment poids-lourd et véhicule industriel. Le parc auto restera faiblement autonome mais plus fortement connecté. Sur le plan de l'emploi, la transformation des

métiers n'altérera ni leur valeur ni le niveau des effectifs, difficilement délocalisables. Sur ce point se pose la question de la manière dont doit s'organiser la branche pour fournir à chacun les compétences dont il ou elle a besoin... « Il faut d'abord déterminer les évolutions que l'on souhaite favoriser et celles que l'on veut éviter pour garder le contrôle et proposer le dispositif le plus adapté, a considéré Bernard Jullien. C'est aussi de cette façon que nous combattons le risque de dégradation des emplois, inévitable si la numérisation n'est pas encadrée. » Jean-Yves Sabot a illustré ce propos avec l'exemple des auto-écoles, en butte à la concurrence des plateformes en ligne, sans salariés et à prix cassés, qui pose également le problème de la qualité de l'offre proposée et de ses répercussions sur la sécurité routière.

Si la digitalisation porte en elle la promesse d'une plus grande efficacité, il faut en effet se demander quelle qualité de service et quelles conditions de travail iront avec si rien n'est fait pour l'accompagner. Stéphane Pautet a souligné l'enjeu de compétences que représente aussi cette question pour les salariés, ainsi que celui du contrôle de leur activité. Face à ces problématiques, notre organisation a un rôle essentiel à jouer, et Jean-Yves Sabot a rappelé la nécessité, pour ce faire, d'œuvrer à une syndicalisation efficace, seule manière de conférer à FO le poids indispensable pour influencer sur l'évolution des services de l'automobile.



Interventions des délégués « Défendre l'automobile »

Les participants se sont succédé à la tribune pour faire le point sur la situation de leurs implantations et brosser en filigrane le portrait d'un secteur à l'aube d'une profonde mutation. La mort annoncée du thermique et ses conséquences ont constitué le fil rouge des prises de parole, mais aussi un moteur de la réflexion collective pour trouver des solutions permettant le maintien de l'emploi et des sites sur notre territoire. Si le dossier est loin d'être clos, les interventions ont montré la combativité et la détermination des métallos à faire vivre l'automobile encore longtemps.



Deborah Schorr, PSA Mulhouse, DSC adjointe

« La mort annoncée du moteur thermique pour 2040 promet d'être une catastrophe pour l'emploi. D'ici là, près de 340 000 salariés vont se retrouver sur la sellette et seule FO s'insurge contre cette casse sociale sans précé-

dent. Nous devons nous organiser et rédiger une lettre ouverte au gouvernement et alerter sur ce désastre. Il faut contre-attaquer, d'autant qu'on ne compte plus les études démontrant que le tout-électrique est loin d'être 100% écologique. L'industrie peut et doit apporter des réponses dans ce dossier. A Mulhouse, pas moins de 2 000 emplois sont menacés par la fin du thermique et nous nous demandons si l'automobile en France va survivre. Fin septembre, nous allons entamer les négociations sur le 3^{ème} accord de compétitivité. C'est notre réformisme qui a fait de nous le premier syndicat du groupe. Continuons de le faire vivre et de défendre l'industrie et l'emploi sur notre territoire. »



Eric Troyas, Ford, Blanquefort

« Le sentiment qui domine sur notre site, c'est la colère, car les lettres de licenciement sont sur le point d'arriver dans les boîtes aux lettres des salariés. Nous ne sommes plus que 60 sur les 850 que comptait l'usine. Après

notre départ, le site sera à l'abandon car Ford refuse même de le vendre, après avoir refusé sa reprise. Pour marquer la fin de l'aventure, la direction a même eu l'indécence de nous inviter à un pot de fermeture. C'est une véritable honte et ce sont des méthodes de voyous ! Nous ne sommes pas les seuls à les subir : nous savons que d'autres vont y passer après nous, comme l'Allemagne, l'Espagne ou encore le Royaume-Uni. Nous pensons également aux entreprises de notre bassin d'activité qui

n'ont que Ford comme client et vont connaître des heures difficiles. Dans cette épreuve, l'aide de la Fédération et de l'USM33 ont été précieuses. »



Eric Gajac, DSC RRG

« Bras armé du commerce pour Renault, nous sommes dans une situation difficile. Pourtant, en 2017, notre direction nous annonçait du positif : nous gagnions enfin de l'argent et des embauches étaient à attendre. FO n'en avait pas moins signalé qu'en

termes de marges, le mix n'était pas satisfaisant, puisque les ventes du haut de gamme étaient à la peine. Mais la direction a persisté dans sa stratégie et le résultat a été catastrophique : 211 millions d'euros de pertes, et ce sont les salariés qui trinquent. Aujourd'hui, nous sommes repartis sur une stratégie davantage en accord avec notre activité et des choix plus réfléchis. Mais l'ensemble des projets et investissements ont été stoppés. Heureusement que le groupe Renault a joué le jeu, sans quoi nous serions morts... Au plan électoral, 45 de nos 51 établissements ont effectué leur passage au CSE et pour le moment nous réalisons un score de 21 %. Nous avons également réussi des NAO convenables, la situation financière du réseau s'améliorant doucement. »



Valérie Clément, Toyota

« Notre site produit la citadine Yaris depuis janvier 2001 et en sort 150 000 exemplaires chaque année. Notre première décennie a été compliquée et entre 2009 et 2011 le dialogue social n'a pas été de tout repos. Depuis, la situation s'est améliorée. FO

a pu négocier et signer de bons accords pour les salariés. Ainsi, nous avons obtenu un intéressement de près de 11 000 euros sur la période 2016-2018 et allons améliorer ce résultat pour le prochain round. La participation est elle aussi en hausse. En

2017, nous avons eu un accord pour 400 millions d'euros d'investissements et des embauches. A terme, deux nouveaux modèles seront produits sur Onnaing, près de Valenciennes, pour un total annuel de 300 000 véhicules. Le nombre de salariés aura plus que doublé. FO a largement contribué à ce succès. En 2015, à notre conférence de Poissy, nous avons fait part de notre inquiétude sur l'avenir du diesel. Aujourd'hui, Toyota a supprimé cette motorisation de sa gamme et mise sur de nouveaux comportements tournés davantage vers la location que l'achat. Pour le prochain passage au CSE, nous serons présents sur les trois collèges et comptons bien poursuivre notre progression. »



Olivier Repessé, Renault Trucks

« Le poids-lourd pèse, dans tous les sens du terme, et n'est pas près d'être remplacé. Il ne transporte pas seulement des biens de consommation, mais aussi des produits industriels et des matières premières pour nombre d'entreprises. Il reste d'ailleurs un marché en croissance. Le diesel y a encore de beaux jours devant lui. Si l'on ramène la consommation au poids, un camion consomme moins d'un litre aux cent kilomètres. Quant aux normes environnementales, elles sont sans doute les plus sévères de l'automobile. Elles soutiennent également la R&D ainsi que le renouvellement régulier du parc. La vraie menace, c'est l'interdiction du poids-lourd en ville. Nous trouverons des solutions, car chez nous, ce sont près de 8 000 salariés qui vivent du poids-lourd, de la production à la commercialisation et l'entretien. Si nous ne pesons que 13 % en central, nous dépassons les 50 % sur plusieurs concessions. C'est le résultat d'un long et patient travail de reconstruction et de reconquête du terrain par nos équipes. Il faut maintenant tenir et progresser avec moins de moyens et d'élus, à cause du CSE. Il faut aussi préparer la relève. Pour cela, un travail de fond sur notre image sera indispensable. »



Eric Bonnaire, DSC PSA Retail

« En réunissant les réseaux commerciaux de Citroën et de Peugeot, SCC et SCA, en 2017, nous avons rassemblé 4 400 salariés sous la bannière PSA Retail. Il n'y a pas si longtemps, les effectifs des deux entités représentaient plus du double... Avec les évolutions annoncées de l'automobile, combien serons-nous demain ? De lourds investissements seront nécessaires pour adapter les ateliers, faire évoluer les métiers, et notre direction n'est pas prête pour cela. Il nous faudra donc peser de tout notre poids pour faire bouger les lignes. Heureusement, notre travail de terrain nous a permis de remporter 49,88 % des voix lors des élections CSE. Nos équipes ont été en première ligne et ont été redoutables. Mais nous avons perdu beaucoup d'élus et de moyens au passage. A présent, il va falloir continuer d'agir aussi efficacement pour les salariés, mais aussi commencer à préparer la relève syndicale, ce qui ne s'annonce pas simple. L'aide de notre Fédération, comme toujours, sera déterminante. »



Maria Casoli, PSA Metz

« Face à la désindustrialisation de notre pays et à l'absence de volonté politique pour enrayer ce mouvement, nous sommes inquiets. L'écologie est une cause noble, mais la promouvoir n'oblige pas pour autant à détruire notre tissu industriel et nos emplois. Notre organisation a raison de dénoncer cette situation et de s'alarmer du manque de moyens pour accompagner les reconversions des salariés. Chez PSA, nous avons perdu 30 000 emplois depuis 2007, et en 2020 nous savons que 20 % de ce qui reste aura disparu. Les investissements du groupe à l'étranger et les bouleversements qu'entraînera la fin du thermique ne sont pas rassurants pour la suite. On fabrique toujours moins en France, pourtant Toyota a bien démontré que c'était possible et profitable ! Le rachat d'Opel nous fait redouter une mise en concurrence de ses sites avec nos sites français, souvent vétustes, et nous craignons qu'on nous demande encore des efforts, après tous ceux déjà consentis. Sur Metz, le combat continue, malgré l'érosion des effectifs et trop de projets au point mort. »



Brahim Ait-Athmane, PSA Poissy, Métaux Val-de-Seine

Après 30 années d'automobile et de syndicalisme, je reste animé par les mêmes valeurs qui m'ont fait rejoindre FO : la camaraderie, la solidarité, l'indépendance, l'honnêteté. Notre organisation a connu de durs moments sur ces plans avec le congrès confédéral de Lille



et ses suites. J'espère que tout cela est derrière nous. Certes, il faut débattre et confronter idées et positions, mais ce n'est pas en place publique que cela doit se dérouler. Il faut plus que jamais rester unis et mettre toute notre énergie à trouver des réponses aux besoins des salariés et des solutions pour le maintien d'une industrie forte sur notre territoire. D'autant que l'industrie est sur le point de connaître des changements profonds, en particulier dans l'automobile, et que les salariés vont avoir besoin d'être représentés et défendus efficacement. Si nous ne sommes plus là, qui le fera ? Renouons avec notre ADN, nos valeurs et notre capacité à agir pour continuer de mériter leur confiance ! »



Alexander Hurwic, DSC Fondation Brakes France

« Fondation Brakes France est un petit équipementier spécialisé dans la fabrication de systèmes de freinage, détenu par un fonds de pension. Nous espérons d'ailleurs revenir bientôt dans le giron d'un véritable groupe industriel. Nous sommes répartis sur deux établissements. Au siège social de Drancy, la population cadres est majoritaire, et notre organisation l'est aussi, grâce au travail acharné des métallos FO. Nous attirons régulièrement de nouveaux adhérents, parmi lesquels beaucoup de femmes. L'entreprise cherche à réduire ses coûts et chez nous cela se traduit par un véritable harcèlement des seniors, dans le but de les pousser vers la sortie. Ce sont eux nos salariés en situation de faiblesse, et nous nous dépensons sans compter pour les aider et les défendre. Les problématiques ne manquent pas. »



Eric Peultier, PSA Sochaux

« Avec ses 8 000 salariés, Sochaux a une histoire fortement liée à l'automobile, mais ne sait pas de quoi sera fait demain. Le plan Sochaux 2022 prévoit de rationaliser les surfaces et de flexibiliser les salariés. La surface va être divisée par trois et les lignes ramenées à une seule pour produire 300 000 véhicules par an. Les intérimaires, qui sont près de 2 000 et constituent jusqu'à 60 % de certaines équipes, seront les premiers touchés par la réduction d'effectifs qui s'annonce. Actuellement, nous sortons une voiture par minute, avec la contrainte de l'adaptation permanente à la demande du client, mais aussi de trop nombreux aléas de production, sans compter la pression sur les produits diesel qui partent vers le Maghreb - drôle de façon de prendre un virage écologique ! Notre industrie doit se renouveler, mais pas au détriment de l'emploi. L'industrie et les emplois doivent rester en France. Ce combat est d'autant plus central que nous avons déjà connu trop de précédents douloureux. »

client, mais aussi de trop nombreux aléas de production, sans compter la pression sur les produits diesel qui partent vers le Maghreb - drôle de façon de prendre un virage écologique ! Notre industrie doit se renouveler, mais pas au détriment de l'emploi. L'industrie et les emplois doivent rester en France. Ce combat est d'autant plus central que nous avons déjà connu trop de précédents douloureux. »



Mariette Rih, DSC Renault

« L'industrie automobile se transforme en profondeur depuis plusieurs années et les enjeux sont énormes, notamment en termes d'emploi. Après le dieselgate et la montée de la préoccupation environnementale, on est passé de la

confiance en les constructeurs automobiles à la défiance. Il faut concilier emploi, écologie et nouvelles technologies. L'équation est complexe, mais chez Renault, nous avons déjà des réponses. Afin d'accompagner le progrès plutôt que de le subir, il faut renforcer notre capacité d'action, notamment par notre participation au groupe paritaire sur le futur accord de compétitivité. Alors que l'avenir semble placé sous le signe de l'électricité, que va-t-on fabriquer pendant la transition, en attendant de nouveaux modèles ? FO a alerté sur ce point et des formations et reconversions sont d'ores et déjà en cours. Il nous faut montrer l'utilité et l'efficacité de l'action syndicale pour continuer de mériter la confiance des salariés. »



Frédéric Jarosset, PSA Sevelnord

« Avec un score de 37 % à nos dernières élections, nous sommes la première organisation syndicale sur notre site. Ce poids est d'autant plus appréciable qu'il y a beaucoup à faire. Face à une logique financière qui a pris le pas sur le

reste, les salariés sont en souffrance. La direction ne veut rien entendre et se préoccupe seulement de fabriquer le plus de véhicules possible, quitte à user

Une sacrée organisation !

Les participants ont unanimement salué la qualité de l'organisation et la chaleur de l'accueil dans le Nord. Les équipes des Métaux de Maubeuge, Cambrai et Valenciennes, ainsi que de PSA Sevelnord et Valenciennes, sans oublier Ascoval, Lear et Trigo ont su créer un cadre idéal pour des travaux efficaces et de grands moments de camaraderie. Bien joué les ch'tis !



les salariés et les moyens de production. On en est au point où il faut faire des heures supplémentaires et du travail le dimanche pour pallier les retards et les pannes sur des installations à bout de souffle. L'arrêt du diesel n'a pas encore donné son plein impact. Notre position majoritaire nous permet de taper du poing sur la table, mais le passage au CSE nous a quand même privés de moyens et d'élus, alors que les problématiques à traiter sont toujours plus nombreuses. »



Christian Mérot, Scania et Valeo Angers

« L'entrée de Scania dans le groupe Volkswagen s'est traduite par une hausse des objectifs et donc une pression accrue sur la production. A près de 80 camions par jour, les cadences augmentent et il a fallu se battre au fil des ans pour obtenir des embauches. La politique salariale n'est pas à la hauteur des résultats du groupe, mais FO a su revendiquer et obtenir intéressement et participation, ainsi qu'une prime de vacances et des indemnités de transport. L'équipe FO travaille également sur les aménagements de fin de carrière et s'inquiète des conditions de travail. Elle prépare aussi ses élections et poursuit son

développement. Chez Valéo, qui fabrique des optiques pour les constructeurs, les salariés sont aussi en tension, avec des risques psycho-sociaux (RPS) chez les cadres et des troubles musculo-squelettiques (TMS) dans les ateliers. Les perspectives sont néanmoins bonnes, avec la signature de plusieurs contrats. Au plan syndical, le développement fonctionne bien et l'équipe ambitionne de présenter des listes sur les trois collèges au prochain scrutin. »



Eric Denaene, UMV, Valenciennes

« Alors que l'hybride et l'électrique sont présentés comme les seules solutions et que l'Europe est prête à sacrifier l'emploi industriel en leur nom, un regard plus attentif permet de voir que ces options ne sont pas si « propres » qu'on veut bien le dire. La mise à mort du diesel est en train de se faire sans véritable alternative. Sur notre site, nos boîtes de vitesses sont en train d'être mises hors-jeu par les nouvelles normes environnementales. Nous commençons à faire des réducteurs pour les gammes électriques, mais cela demande trois fois moins de personnel et nous met en concurrence avec l'Inde, qui n'a pas

de code du travail... Nos 1 500 salariés se demandent quel sera leur avenir avec le futur accord de compétitivité. Si les deux premiers ont sauvé le groupe, les salariés qui ont

fait des sacrifices en sont récompensés avec le transfert d'activité hors de France. Machines qui vieillissent, investissements en baisse, souffrance des salariés en hausse... Nous exigeons des garanties, mais aussi un plan de départs volontaires, car les salariés n'en peuvent plus. »



Pascal Monthule, FSD

« Nous regroupons sept sites SNWM et autant de sites SNOF. De nouvelles sections sont créées. Nos scores progressent là où nous sommes déjà implantés, comme sur Sainte-Gauburge, dans l'Orne, où nous avons rassem-

blé 41 % des voix au dernier scrutin. Nous passons les 70 % sur certains sites et les salariés sont de plus en plus nombreux à nous rejoindre. FO est la force qui monte dans notre groupe. Nous avons obtenu de bonnes NAO avec 2,9 % d'augmentation générale. La GPEC et l'intéressement seront les prochaines thématiques sur lesquelles nous allons négocier et obtenir du plus pour les salariés. Sur la mise en place d'un CSE central, nous n'avons pas signé car la direction compte fusionner nombre de sites, projet avec lequel nous sommes en désaccord. Notre objectif, c'est le maintien et le développement de l'emploi en France, et pour nous, cela passe par l'accroissement de notre poids au sein de notre groupe. »



Jean-Pierre de Oliveira, SICA, Dijon

« Notre leadership chez SICA est incontestable : aux dernières élections, 120 salariés sur 125 ont voté pour FO ! L'accord CSE négocié et signé avant le PAP nous a permis d'obtenir bien mieux que le mini-

imum légal, mais aussi de donner un peu plus la main à la jeune génération, très présente dans l'entreprise et donc dans notre équipe. Chaque année, nous montrons également que nous sommes le syndicat de la fiche de paie en réalisant de bonnes NAO. Cette année, nous avons obtenu 2,17 %, là où la direction espérait ne donner que 1 %. Pour aller plus loin, nous allons nous attaquer à l'intégration du 13ème mois.

Le mot de l'USM



Accueillant les participants à cette conférence nationale automobile, le secrétaire de l'USM du Nord Jean-Paul Delahaie est revenu sur l'histoire de ce département, qui est indissociable de celle de la métallurgie. Après avoir vu disparaître les industries minières puis textiles, c'est à présent l'automobile qui perd des emplois, bien que les Hauts-de-France demeurent la première région automobile de l'Hexagone. Soulignant l'engagement inconditionnel de notre Fédération sur les problématiques industrielles du secteur, il a aussi rappelé que ce qui fait la force de notre organisation, c'est avant tout l'engagement

de ses militantes et militants. Remerciant ces derniers pour leur dévouement, il les a appelés à ne pas désarmer et à continuer de faire grandir FO.

C'est par un dialogue social constructif et exigeant que nous apportons au quotidien de mieux-être aux salariés. Beaucoup de travail nous attend sur la montée en qualification des métiers des services de l'automobile. FO a un rôle majeur à jouer dans ce dossier. Là aussi, la jeune génération compte sur nous, et nous devons nous appuyer sur elle pour préparer la relève. »



Olivier Pascot, coordinateur CNHI, DSC FPT

« CNHI est la branche de Fiat dédiée au bus et au poids-lourd, avec cinq marques commerciales employant près de 4 500 salariés répartis sur 18 sites. Sur l'implantation Iveco Bus d'Annonay, dans l'Ardèche, nous pesons 23 % et comptons, pour les prochaines élections, présenter des candidats sur tous les autres sites. Sur Rorthais, site des Deux-Sèvres spécialisé dans le bus électrique, nous sommes à 30 % et nous nous réjouissons de la bonne santé du site, dont le carnet de commandes est plein. Sur Bourbon-Lancy, qui produit en Saône-et-Loire des moteurs, nous sommes passés n°1 avec

41 %. L'activité est cependant compliquée, avec des volumes en baisse et de l'activité partielle. L'avenir s'annonce compliqué car le groupe compte scinder son activité en deux, avec le matériel agricole et de construction, ainsi que les véhicules spéciaux d'un côté, et les bus et camions de l'autre, tout en devant compenser la baisse de production sur le diesel et le gaz et la montée en puissance de l'électrique. FO devra veiller à ce que les salariés ne paient pas les pots cassés. »



Jean-Michel Garreta, PEAB, Cestas

« PSA Retail ne fait pas que la vente et l'entretien des véhicules. Son activité comprend aussi l'alimentation en pièces de rechange de pas moins de 11 plaques territoriales. Celle de Cestas est la plus importante de France. Sur l'ensemble de ce réseau, les salariés font face à des problématiques complexes et très spécifiques sur lesquelles FO peut et doit leur apporter son expertise et son aide. Il est essentiel de renforcer notre travail de syndicalisation sur ces sites, mais aussi de mieux les rapprocher de l'ensemble du Retail pour disposer d'une force de frappe plus

large. C'est ainsi que nous nous développerons, que nous serons mieux entendus de la direction et donc que nous défendrons le plus efficacement l'industrie et les emplois. »



Antoine Mendès, DSC Lear France

« Chez Lear, FO est partie d'un niveau très modeste, puis nous avons gravi les échelons élection après élection, avec patience, méthode et détermination, pour être aujourd'hui n°1 avec plus de 60 % des voix. Aujourd'hui, nous nous battons pour le rester. Nous poursuivons notre travail de développement, ce qui passe par l'implantation sur l'ensemble des sites afin de compléter notre maillage. Nous nous battons pour les salariés, notamment au travers des NAO, que nous avons signées à 2 % cette année. Au plan industriel, nous vivons des PSE à répétition qui se traduisent par une fonte continue des effectifs depuis 2013. Nous ne serons bientôt plus que 90 sur le site de Cergy (Val d'Oise) et la direction trouve encore le moyen de faire du chantage à l'attribution de projet. Nous continuons notre combat sans répit, avec l'aide de notre Fédération et des métallos FO de PSA. Les salariés comptent sur nous. »

Le mot de l'UD



Le secrétaire de l'UD du Nord Jean-François Duflo a souhaité la bienvenue aux participants en cette terre d'automobile que sont les Hauts-de-France. Saluant la ténacité des métallos FO ainsi que leur pragmatisme et leur efficacité, il leur a exprimé toute sa

confiance pour veiller aux intérêts des salariés de la filière et pour trouver des solutions aux problématiques qu'elle affronte. Confiant son inquiétude face aux difficultés découlant de la mise en place des CSE pour l'activité syndicale, il ne s'en est pas moins dit confiant sur la capacité de notre organisation à poursuivre son nécessaire développement pour mieux agir au service des salariés.

Les sessions de formation



pour mieux peser sur

Une large part des travaux de la conférence a été consacrée à des sessions de formation avec des intervenants professionnels.

Frédéric Gérard, de Syncea, a fait le point sur le rôle économique et les expertises du CSE, auxquelles les métallos FO ont fréquemment recours

le devenir de leurs entreprises et défendre les intérêts des salariés.

Audrey Daninos, du cabinet Actys, s'est exprimée sur le rôle et les missions, un sujet qui préoccupe les métallos alors que la disparition des CHSCT se traduit par une hausse des accidents de travail dans l'industrie.



Actys Expertises

ORDRE DES
EXPERTS-COMPTABLES 

Notre cabinet d'expertise-comptable est dédié exclusivement aux représentants du personnel (CSE, Organisations Syndicales...) et tourné à 100 % vers vos attentes. Chaque expertise est unique, objective et n'a pour seul objectif que de répondre à vos besoins.

Nos conseils et analyses n'ont de sens que parce qu'ils mettent notre valeur ajoutée au service de votre négociation et vous permettent d'alimenter votre politique contractuelle et de rééquilibrer le dialogue social.

Notre approche est pluridisciplinaire grâce à une équipe regroupant des financiers, économistes, juristes, experts en négociation sociale et auditeurs industriels.

ACTYS-EXPERTISES est basé en région parisienne et nous intervenons partout en France.

 01 46 70 60 17

 info@actys.expert

L'unité de FO contre la réforme des retraites

Ce 21 septembre, près de 15 000 militantes et militants FO ont défilé dans Paris pour manifester leur opposition au projet de réforme des retraites. Venus de toute la France, les métallos FO ont tenu leur rang dans le cortège et y ont fait flotter les couleurs de notre organisation.

C'est une véritable marée humaine qui s'est ensuite rassemblée Place Denfert-Rochereau pour écouter le discours du secrétaire général de la Confédération FO Yves Veyrier. Rappelant les positions de notre organisation et son refus d'un régime unique de retraite par points, il a aussi prévenu que cette journée de mobilisation réussie constituait un avertissement : s'il faut défendre les retraites, FO ira jusqu'au bout.



Yves Veyrier lors de son discours



Toute l'équipe fédérale était là



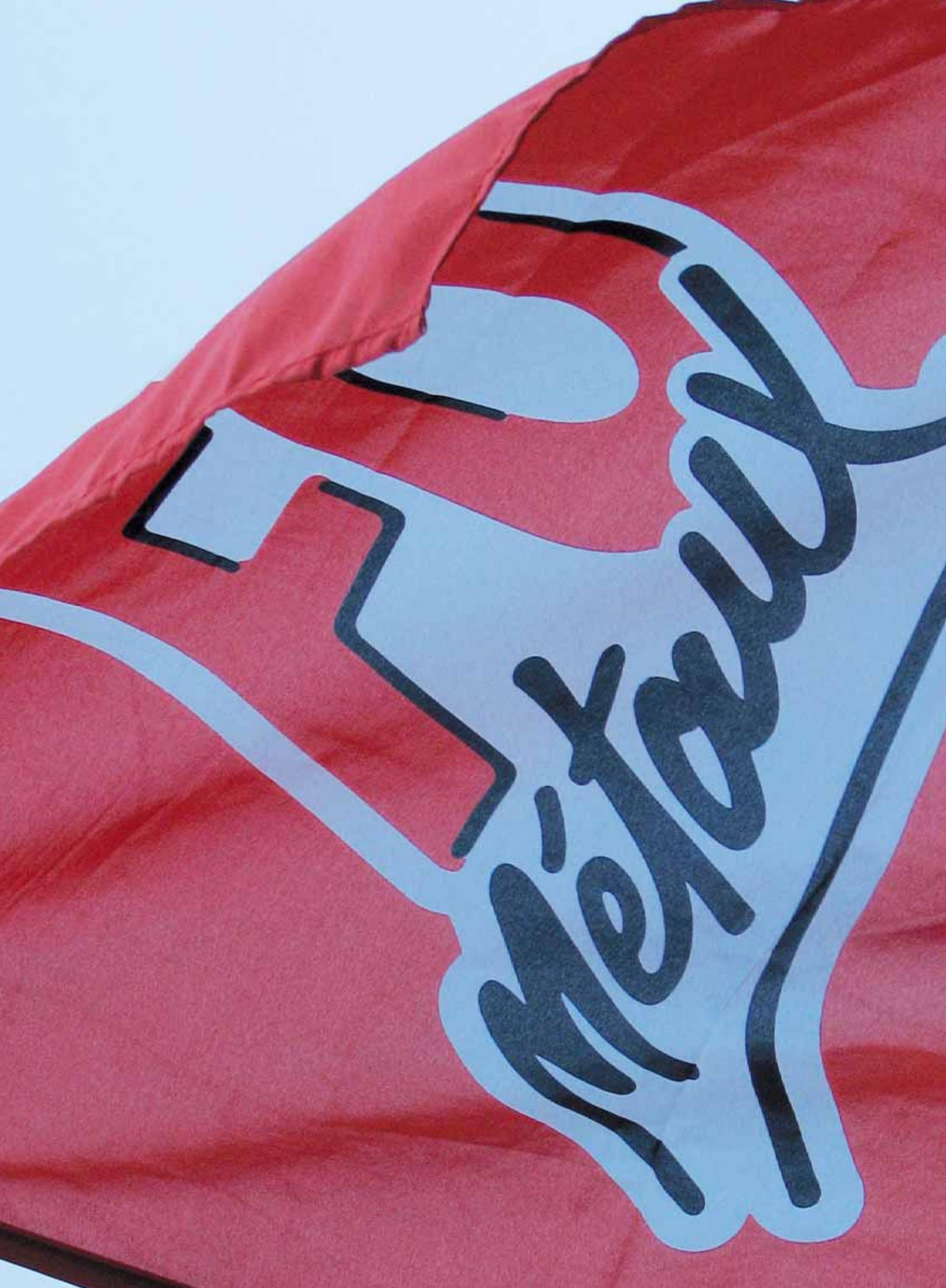
Près de 15 000 militants et milita



Sous la bannière de leur UD, les métallos étaient partout.



titantes ont répondu à l'appel de notre organisation ce 21 septembre.



Meitau

**[Pour défendre l'industrie et
les salariés, une seule organisation: FO]**

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



L'aéronautique

à la veille de turbulences ?

Près de 150 métallos FO issus du secteur aéronautique se sont retrouvés à Rochefort (Charente-Maritime) les 12 et 13 septembre pour leur conférence de branche. Rassemblés autour du secrétaire général de la Fédération FO de la Métallurgie Frédéric Homez, du trésorier fédéral Jean-Yves Sabot, des secrétaires fédéraux Philippe Fraysse, Nathalie Capart, Edwin Liard, Bruno Reynes et Gérard Ciannarella, ainsi que du secrétaire de l'USM17 Jean-Louis Dupain et d'Aurore Lacroix, secrétaire du syndicat FO Stélie Aérospatiale Rochefort, ils ont mené de riches travaux autour des profondes mutations qui commencent à changer le visage de l'aéronautique. Les nombreuses interventions ont aussi montré toute la diversité du secteur et la détermination des métallos FO à défendre l'industrie et les emplois.

Le secrétaire général de la Fédération FO de la Métallurgie Frédéric Homez s'est exprimé en conclusion d'une conférence qui a bien montré la force collective de notre organisation, tant par la qualité des interventions des métallos FO que par la complémentarité de celles de l'équipe fédérale. Rappelant l'opposition initiale de notre organisation au CSE, il a salué la manière dont FO et les métallos ont su relever le gant pour tirer le meilleur du dispositif, l'améliorer quand cela était possible, et continuer d'obtenir de bons résultats qui confèrent à notre organisation une représentativité de poids. Il a rappelé que, face aux défis toujours plus nombreux et aux sollicitations croissantes des équipes, la Fédération avait renforcé son dispositif de formation ainsi que son service juridique pour apporter aux métallos les réponses appropriées à leurs problématiques.

Il est ensuite revenu sur une thématique commune à toutes les équipes et qui les dépasse : la montée en force de la préoccupation environnementale. « Sur ce sujet d'avenir, notre organisation est force de proposition, a-t-il déclaré. Mais si la cause est noble et mérite tous nos efforts, elle avance trop souvent contre l'industrie, ce qui est inacceptable. Il faut anticiper au lieu de condamner, sans quoi nous allons au-devant d'un drame industriel. » Il a d'ailleurs pointé les nombreux problèmes posés par la marche forcée vers le tout-électrique dans l'automobile pour mieux souligner que rien ne se fera sans solutions industrielles dans ce dossier, sans oublier les risques de destruction d'emplois. Poursuivant sur le Pacte productif, il a martelé les positions de FO : « D'accord pour viser le plein emploi en 2025 et produire plus, mais à condition que ce soit sur notre territoire et que cela passe par l'emploi industriel ! »

Il a également consacré une partie de son propos à la réforme à venir des retraites. Le dossier est explosif et le gouvernement, bien conscient de cela, a d'ores et déjà décalé le calendrier. Rappelant l'opposition de notre organisation à un système fonctionnant uniquement par points et mettant fin aux complémentaires, il a dit la volonté de FO de faire bouger les lignes afin que les salariés ne soient pas tous perdants dans l'affaire. Il s'est notam-

Frédéric Homez :

« ne pas opposer industrie et écologie »



ment insurgé contre la gouvernance proposée pour le nouveau système et un mode de pilotage laissant le contrôle de tous les paramètres aux seuls pouvoirs publics avec la loi de financement qui, chaque année, pour faire bouger l'âge ou la durée de cotisation. « Comme souvent, a-t-il résumé, nous allons devoir nous battre pour éviter le pire. » Enfin, il a détaillé les négociations en cours autour de la refonte du dispositif conventionnel de la métallurgie et l'action de FO pour y défendre la branche comme élément régulateur des garanties sociales. « Sans elle, ce serait la loi de la jungle », a-t-il précisé. Les différents thèmes et leur avancement ont fait l'objet d'explications très claires, sur ce que FO a défendu et obtenu, autant que sur ce qui reste encore à faire. Il faudra attendre encore de longs mois avant de pouvoir bénéficier d'une vue d'ensemble sur ce gigantesque chantier.



nationale aéronautique

Philippe Fraysse : « faire vivre la politique contractuelle »

Le secrétaire fédéral Philippe Fraysse a pris la parole pour présenter le rapport de branche et faire un point sur le secteur aéronautique. Rappelant la place majeure de cette industrie dans l'économie française, tant en termes d'emploi que de résultat, il a souligné que la France était le seul pays, avec les États-Unis, à disposer d'une industrie complète, maîtrisant l'ensemble des compétences nécessaires à la définition et la construction d'un aéronef, d'un satellite ou d'un lanceur. « Cette réussite est le résultat de décennies de co-investissement Etat/industrie, qui a permis d'anticiper les grandes décisions stratégiques », a-t-il expliqué, ajoutant que si l'aviation d'affaires retrouvait des couleurs et que la défense était stable, les hélicoptères restaient à la peine. Malgré des perspectives plus que prometteuses –doublement du nombre de passagers tous les 15 ans, près de 40 000 appareils à construire dans les deux prochaines décennies–, l'avenir est loin d'être sans nuages, tant l'aéronautique s'apprête à faire face à d'importants changements dans son modèle économique, notamment avec la digitalisation qui va raccourcir le temps de développement des programmes.

Dans ce contexte, la pression s'accroît sur les sous-traitants, favorisant l'émergence d'une aéronautique à deux vitesses ; un sujet sur lequel la Fédération a d'ailleurs nourri les réflexions d'un récent rapport parlementaire. La France dispose d'un important réseau de PME, qui ne possèdent pas la surface financière pour résister à la pression des donneurs d'ordre, ni pour se moderniser et investir dans les nouvelles technologies. Certaines n'ont d'ailleurs dû leur salut qu'à l'intervention du fonds Aérofund et de la BPI. Appelant de ses vœux le lancement de nouveaux programmes pour répondre aux défis que doit relever l'aéronautique, en particulier la transition écologique, il a déploré l'absence de jeu commun européen sur les marchés de la défense. Enfin, rappelant le rôle de notre organisation dans l'édification de l'aéronautique française, il a appelé les métallos FO à « faire vivre la politique contractuelle et à toujours privilégier le dialogue social face à la logique financière. »



Nathalie Capart : « militer un jour, militer toujours »

La secrétaire fédérale Nathalie Capart, en charge des équipementiers aéronautiques, s'est exprimée pour revenir sur la situation de la filière. Dressant le portrait d'un secteur en bonne santé économique et industrielle, elle a fait remarquer que les petits équipementiers peinaient à poursuivre leur croissance tandis que les sous-traitants de taille moyenne tiraient leur épingle du jeu. « Malgré une conjoncture bien orientée, les conditions de marché se durcissent avec les exigences croissantes des donneurs d'ordres, tant en termes de qualité que de compétitivité, a-t-elle constaté. Alors que les appels d'offres à venir porteront sur la remise en jeu de contrats antérieurs, en l'absence de nouveaux programmes, les donneurs d'ordres risquent d'en profiter pour mettre en concurrence leurs fournisseurs sur des produits et prestations déjà bien maîtrisés. »

Alors que les salariés sont bien souvent les premiers à devoir fournir des efforts, Nathalie Capart a rappelé que, pour notre organisation, le redressement des entreprises passait aussi par la reconnaissance du travail des salariés et donc des augmentations de salaires significatives. Pour les obtenir, il faut placer le développement syndical au premier rang des priorités, comme ont su le faire les métallos FO de l'aéronautique, attirer de nouveaux adhérents, réaliser de bons scores aux élections professionnelles et peser toujours plus afin de négocier et signer de bons accords pour les salariés et l'industrie. Elle a appelé les métallos à ne jamais baisser les bras : « Militer un jour, c'est militer toujours ! »



Bienvenue à Rochefort

Aurore Lacroix, secrétaire du syndicat FO Stelia Aerospace de Rochefort, a souhaité la bienvenue aux métallos FO et leur a présenté le site. Avec ses 1 000 salariés répartis sur trois entités, Stelia Aerospace Rochefort est positionné sur les aérostructures, les sièges techniques et les aménagements cabine. Face à la montée en cadence de l'A320 et de l'A350, ainsi qu'à l'augmentation de la surface de production, l'ambiance reste pourtant morose. « Les salariés sont démotivés face à la forte pression de la direction qui dégrade les conditions de travail et de sécurité, et impose une impression de surveillance permanente, a-t-elle regretté. Nous faisons tout pour éviter que cette détérioration de notre culture d'entreprise ne devienne irréversible. » Elle a également plaidé pour une meilleure représentation des femmes, nombreuses dans l'aéronautique, dans les structures syndicales.





Edwin Liard : « acteurs du changement »

Le secrétaire fédéral Edwin Liard a présenté l'action de notre organisation au sein du Conseil National de l'Industrie (CNI) et plus particulièrement au Comité Stratégique de Filière (CSF) aéronautique, au sein duquel il a succédé à Philippe Fraysse pour porter les couleurs de notre organisation. En 2010, le gouvernement avait mis en place la conférence nationale de l'industrie (CNI) ainsi que plusieurs Comités stratégiques de filières, dont celui de l'aéronautique, avec pour ambition de relancer l'industrie en France à partir d'une co-construction entre industriels, représentant des salariés et pouvoirs publics. La Conférence est devenue Conseil en 2012 et à la suite de ses travaux, le gouvernement avait annoncé 34 « plans de reconquête pour une nouvelle France industrielle ». « A l'époque, ces projets s'articulaient autour de l'avion électrique et de l'usine du futur, a rappelé Edwin Liard. Ces deux dossiers sont aujourd'hui au cœur de la transformation de la filière aéronautique. »

L'action du CSF est d'ailleurs à présent structurée par un contrat de filière, signé par notre organisation, et articulé autour de trois thématiques : l'industrie du futur ; l'emploi et les compétences, formalisée par un projet d'accord d'Engagement de Développement de l'Emploi et des Compétences (EDEC) pour accompagner la montée en compétences des entreprises de la filière et leur permettre de rester des acteurs majeurs de cette révolution technologique et numérique ; enfin le renouvellement du mode opératoire en matière d'export - pour une meilleure concertation - entre le GIFAS, Business France, Bpifrance et les régions, élément fondamental d'une filière très fortement internationalisée. « Nous sommes des acteurs incontournables de l'évolution de notre secteur », a-t-il déclaré, avant de conclure par un point sur les travaux du CORAC (Conseil pour la Recherche Aéronautique Civile) visant à répondre aux grands enjeux de transformation de la filière aéronautique que sont la réduction de l'empreinte environnementale, la connectivité, l'autonomie et les nouvelles technologies au service de l'excellence industrielle.



Gérard Ciannarella : « les métallos FO font le job »

Le secrétaire fédéral et coordinateur national des USM Gérard Ciannarella a consacré son allocution à la question de la représentativité, sujet central pour les métallos FO, et qui donne sa légitimité à notre organisation. Rappelant la nécessité de franchir le seuil des 10 % dans les entreprises et des 8 % au niveau national, il s'est félicité de voir les résultats de notre organisation progresser dans tous les secteurs et dans la plupart des départements. Alors que le passage au CSE est dans tous les esprits et occupe encore bon nombre de militants sur le terrain, il a souligné le caractère particulier de ce 3ème cycle de représentativité qui, au lieu de prendre en compte les résultats des quatre dernières années, se concentrera sur les deux dernières ; celles qui auront vu l'ensemble des implantations passer au CSE.

Il a appelé les métallos à la vigilance sur les PV Cerfa, qui peuvent aboutir à une non-prise en compte des résultats s'ils présentent une anomalie. « Les métallos FO font le job, a-t-il martelé, et il ne faut pas qu'une simple question de formalisme vienne gâcher leurs bons résultats. » Enfin, il a vanté les atouts de la formation syndicale en tant qu'arme de développement massive et la capacité de la Fédération à proposer des modules sur-mesure pour coller au plus près des besoins des militants. « Les résultats montrent de manière indiscutable l'efficacité de notre dispositif. »



Bruno Reynes : « les valeurs ne suffisent plus »

Le secrétaire fédéral Bruno Reynes, en charge du développement chez les cadres, en lien avec le secrétaire fédéral Laurent Smolnik et le secrétaire du groupe de travail cadres (GTC) Julien Le Pape, a pris la parole pour rappeler que, si FO Métaux n'oublie pas les premiers et seconds collègues électoraux, la démographie salariale était sans appel : les cadres représentent aujourd'hui 16 % de la population active et cette part ne cesse de croître, tout en étant la catégorie salariale la moins syndicalisée. Face à l'arrivée d'une nouvelle génération aux préoccupations parfois bien difficiles à identifier, il a appelé à ne pas relâcher les efforts pour faire croître l'audience de notre organisation au sein de cette population qui va devenir un véritable pivot pour le contrôle des CSE. Au-delà, il a aussi souligné l'importance de rester représentatif chez les cadres au niveau national afin de pouvoir négocier en leur nom sur leur convention collective.

Si notre Confédération œuvre aujourd'hui fortement sur ce dossier, notre organisation n'est pas pour rien dans cette prise de conscience et continue de jouer le rôle d'aiguillon. Beaucoup reste d'ailleurs à faire. « Nous devons muscler notre communication, mais aussi adapter nos pratiques aux attentes des cadres, a-t-il détaillé. Ils veulent autant être informés que participer, attendent des revendications spécifiques de notre part et ont besoin d'écoute autant que de réponses. Les valeurs ne suffisent plus ; il faut leur apporter des services. » Les axes de développement ne manquent pas. La volonté de notre organisation non plus.

Interventions des délégués

« anticiper les mutations »



Dominique Delbouis,
coordinateur Airbus Group

« L'arrivée d'une nouvelle direction en avril dernier a été le prélude à une large réorganisation du groupe. Encore. Si nous n'avons pas manqué de faire savoir notre attachement à nos sites et nos emplois, il nous faudra être vigilants.

Chaque programme a ses hauts et ses bas, mais dans notre volonté d'anticiper l'avenir, nous déplorons la stabilité de la Recherche et Développement à un niveau bien trop bas pour préparer les programmes de demain, relever les défis environnementaux et maintenir l'attractivité de nos métiers. Airbus doit rester un pionnier technologique de l'aéronautique. Cela participe de notre suprématie et doit contribuer à la maintenir, notamment sur l'espace et l'hélicoptère, qui sont des créneaux ultra-compétitifs. La liste des défis est considérable. Au plan syndical, nous avons réussi à négocier et signer un excellent accord, devenu une référence, sur le CSE, et ayant permis de créer entre autres des représentants de la vie sociale (RVS). Cela montre l'attachement de FO au dialogue social et son efficacité en la matière. Depuis, nous n'avons pas chômé et de nouveaux accords ont vu le jour. Le passage au CSE, en novembre, est un enjeu majeur. Nous devons faire grandir FO chez Airbus car il s'agit du meilleur choix pour Airbus, pour sa performance tant industrielle que sociale. »



René-Pierre Ferron,
Arianegroup, Les Mureaux

« Joint-venture entre Airbus et Safran, Arianegroup est le maître d'œuvre des lanceurs Ariane 5 et 6. La domination totale du marché n'est plus qu'un souvenir. L'irruption de nouveaux concurrents nous a pris de court. Space X est devenu leader sur le marché des lanceurs et sera difficile à détrôner. Son soutien par la NASA et le fait qu'il bénéficie des lancements institutionnels américains payés à prix d'or créé un véritable déséquilibre. La chute du marché des télécoms, le plus important jusqu'alors pour les satellites, n'a aidé en rien. Les projets de constellation de

satellites en orbite basse devraient quadrupler le nombre de lancements sur la prochaine décennie, mais de nouveaux acteurs sont en embuscade et voudront eux aussi leur part de ce marché. Nous devons aussi intégrer les stratégies découlant notamment des étages réutilisables pour répondre efficacement à ces défis. Garantir l'indépendance européenne dans l'accès à l'espace est impératif. Il faut aller vite et jouer collectivement si nous voulons réussir. FO mettra tout son poids dans ce combat. »



Frédéric Planche,
DSC Airbus DS

« Avec près de 6 000 salariés, dont une immense majorité de cadres, nous vivons au rythme de constants changements de périmètres. C'est d'autant plus compliqué pour les salariés de s'y retrouver que le secteur aussi connaît de profondes mutations.

Dans le secteur de l'espace et de la défense, la stratégie d'Airbus aurait besoin d'une clarification, et le groupe gagnerait à favoriser un rapprochement avec Thalès Alenia Space pour répondre à la concentration en cours outre-Atlantique. Attention cependant à ce que rien ne se fasse dans le dos des salariés et à leur détriment. FO fera le nécessaire pour être consultée dans tous les cas et garantir leurs intérêts. Au-delà, les impératifs sont nombreux : investir dans les lanceurs pour garder l'indépendance d'accès à l'espace, garantir au projet SCAF un vrai soutien européen, etc. Beaucoup sera décidé au niveau politique et FO devra peser pour que ces décisions soient les bonnes. Sur le site d'Elancourt, l'avenir est en suspens car avec la fin prochaine de notre bail, tout peut arriver. Le coût social et en termes de perte de compétitivité pourrait être considérable si rien n'était fait. »



Bertrand Bauny,
coordinateur Daher

« Au terme du passage au CSE sur nos quatre entités, nous avons obtenu 23,04 % des voix pour devenir la première organisation du groupe. Néanmoins, le CSE nous a fait perdre des sièges

Se succédant à la tribune, les métallos FO ont brossé un tableau contrasté du secteur et mis en lumière des problématiques communes autant que des particularismes propres à leurs entreprises. Lucides face aux défis qui se profilent à l'horizon, ils se sont montrés déterminés à relever les défis de demain pour préparer tant l'avenir de l'industrie que celui du syndicalisme réformiste.

et des moyens que la mise en place de représentants de proximité ne compensera que trop partiellement. Quadriller le terrain promet d'être difficile. Ajoutons que le vote électronique a fait baisser la participation et a donné plus de poids au 3ème collègue. Au plan industriel, nous avons perdu des contrats et d'autres sont remis en appel d'offres avec une forte pression à la baisse sur les prix. Résultat : la situation sociale se tend pour devenir explosive et des mouvements de protestation se font parfois jour hors de la sphère syndicale, ce qui est dangereux pour tout le monde. Daher poursuit sa politique de croissance externe par le rachat de diverses sociétés et se positionne, via le projet Ecopulse, sur l'avion électrique et le futur de l'aéronautique. »



Daniel Barberot, coordinateur Safran

« Incontournable sur l'ensemble de ses marchés, Safran compte 92 000 salariés, dont la moitié en France. Avec le rachat de Zodiac, le groupe est devenu leader mondial sur l'aménagement cabine et se positionne sur l'avion électrique, notamment par un important effort de R&D. En travaillant avec les métallos FO de Zodiac, notre coordination est parvenue à éviter que la fusion ne se traduise par des fermetures de sites et des pertes d'emplois. Il nous faut maintenant harmoniser les statuts sociaux par le haut. Avec la vente de Morpho, nous

regrettons de voir filer un joyau de la sécurité informatique dans les mains d'un fonds de pension américain. La France perd un atout dans un secteur d'avenir et de pointe alors que nous sommes en pleine révolution numérique. Avec l'aide des métallos FO d'Airbus, nous avons pu éviter la vente de SES, notre activité d'ingénierie, mais cela n'a pas été sans sacrifices. Le groupe continue d'investir en France et va bientôt ouvrir, entre autres, un site dans le Rhône pour la fabrication de freins carbone. Quant aux moteurs, les soucis de Boeing sur le 737 Max nous touchent, puisque nous fournissons le Leap à Seattle, tandis que les cadences pour Airbus sont parfois difficiles à tenir. A nous de tirer le meilleur de cette bonne situation économique pour les salariés. Pour cela, nous comptons également mettre la formation syndicale à profit pour progresser aux élections. »



Marc Colombani, Thalès Alenia Space, Toulouse

« La situation est difficile sur notre groupe puisque 450 départs sont attendus, soit 10 % de nos effectifs, et qu'il devrait y en avoir presque autant chez nos sous-traitants. Le secteur spatial compte près de 16 000 salariés ; si notre entreprise connaît des difficultés, cela peut nuire bien au-delà de nos murs tant nous jouons un rôle de levier technologique. Nous venons de publier un nouveau Livre Blanc sur les satellites, qui fait suite au premier volume publié en 2014. Notre sec-

teur est à un tournant crucial pour son avenir et le satellite est le parent pauvre des politiques et engagements de la France et de l'Europe. Nous avons besoin d'un véritable Etat stratège pour défendre notre industrie spatiale et son indépendance face à la montée en puissance de concurrents tels que la Chine, la Russie, les Etats-Unis et ses acteurs privés sponsorisés par l'Etat fédéral, qui finance également près de 20 % de la R&D du secteur. FO tire la sonnette d'alarme : il faut un Grenelle du spatial, un haut commandement de l'espace ne suffit pas. Il faut se pencher sur les propositions de notre organisation. »



Régis Delu, Airbus Helicopters, Marignane et PLB

« Le secteur des hélicoptères, dont tous les marchés sont en baisse, n'est toujours pas sorti de la récession. Néanmoins, nous continuons de gagner des parts de marché. En 2015, la présentation du

nouveau H160 a créé une dynamique de renouveau, tandis qu'un plan de transformation nous amenait vers plus de sécurité sur les machines, une montée en compétences et une meilleure satisfaction client. Concernant la spécialisation des sites, FO a lancé une expertise sur la stratégie de l'entreprise, et surtout ses conséquences sur les sites et l'emploi. Il est clair que sans une partie de notre charge, le site du Bourget serait en danger de mort. Quant au plan de sauvegarde de compétitivité, que nous déplorons -car se séparer de tant de salariés et de compétences n'est jamais bon-, nous avons su négocier l'accompagnement et l'avons si bien fait que tous les salariés voulaient profiter du plan de départs volontaires ! Notre force repose sur notre réseau de proximité, mais aussi sur notre capacité à toujours nous remettre en cause et à adapter nos pratiques. »





Jean-Sébastien Seigné, Airbus Opérations, Toulouse

« La montée en cadence se poursuit sur tous nos programmes. Nous fabriquons 18 A320 par mois depuis cet été, et la version NEO est un succès. Le rythme augmente également sur le 330 et le 350. Nous avons plus de 7 200 avions à construire dans notre carnet de commandes et il faudra des investissements pour tenir la cadence. Le dernier A380 devrait sortir de la chaîne à la mi-2021. Il restera une fierté et un appareil qui aura beaucoup apporté au groupe. Notre organisation revendique une nouvelle chaîne pour l'A321 sur ce site, qui connaît un fort succès. FO veillera à ce que les

salariés soient au centre du projet. Nous sommes vigilants et regardons de près la réorganisation industrielle ainsi que celle des RH. Au plan syndical, nous sommes en négociation sur le PAP pour Airbus Opérations. Les enjeux sont d'autant plus forts que nous risquons d'être les plus touchés par la perte de moyens qui découlera de la mise en place des CSE. Heureusement que les RVS instaurés par le bon accord de droit syndical obtenu par notre coordination viendront en partie compenser cela. Rien ne sera simple, mais nous sommes confiants et notre détermination restera inébranlable »



Karen Davy, Safran, Fougères

« Au gré des années et des reconversions, notre site a fabriqué de nombreux produits et réalise aujourd'hui des cartes électroniques pour la défense et assemble des calculateurs. Pour les 800 salariés et 200 intérimaires que nous comptons, le prochain défi sera le passage à l'usine 4.0, qui va provoquer de lourds changements, tant dans l'organisation du personnel que dans nos méthodes de travail. Les cadres sont toujours plus nombreux à venir renforcer les effectifs, mais FO continue aussi d'étoffer ses rangs avec l'arrivée continue de nouveaux adhérents, notamment des

cadres et des femmes. Nous mettons tout en œuvre pour remporter les élections de cette fin d'année et réussir notre passage au CSE. Si la direction ne nous aide pas, les formations fédérales sont un atout des plus précieux dans notre jeu et le recours à ce dispositif va nous aider à changer la donne. »



Bernard Tachaires, DSC Arianegroup

« Les nouveaux lanceurs européens Ariane 6 et Vega C, qui décolleront l'an prochain de Guyane, témoignent du dynamisme de notre secteur spatial et en ouvre un nouveau chapitre. La demande de services s'appuyant sur le satellite va continuer d'augmenter, en lien avec une mobilité accrue des populations et de leurs besoins en applications. Pour y répondre, l'Europe doit maintenir un accès à l'espace fiable, disponible et compétitif. Il lui faut donc se transformer et accélérer la cadence. Rester dans la course requiert toujours plus de technologies innovantes. Mais il

va falloir d'abord assurer le succès d'Ariane 6, conçue avant que le marché ne soit bouleversé par la miniaturisation des satellites et l'arrivée de lanceurs en partie réutilisables, comme ceux de Space X. La vague économique et technologique qui porte le secteur a pris le nom de *New Space*. Elle induit un changement de rapport de forces que l'Europe n'a pas su anticiper. Face à cette concurrence accrue, soutenue par les financements de la NASA et desancements institutionnels américains facturés au prix fort, nous avons du retard à rattraper, ce qui nécessitera de lourds investissements. Arianegroup propose déjà un démonstrateur, mais les financements restent à confirmer. Tout se décidera à la réunion interministérielle de Séville, en novembre. Pour promouvoir et défendre notre industrie spatiale, nous avons besoin d'un *European Buy Act*, à l'image de ce qui est en vigueur aux États-Unis. Il faudra que tous les pays européens jouent le jeu. »



Julien Le Pape, coordinateur Safran

« Les mutations en cours dans l'aéronautique ont un impact sur notre groupe et fixent de nouveaux enjeux : répondre à la nouvelle concurrence en provenance de Chine et de Russie ; développer

des propulsions hybrides et électriques ; limiter les conséquences du repositionnement des avionneurs sur nos métiers ; maîtriser le rapprochement des équipementiers encouragé par les constructeurs pour consolider leur supply chain ; se positionner sur la transition écologique. Les acteurs de l'aéronautique se sont fixés comme objectif de diviser par deux leur empreinte carbone d'ici 2050. Notre moteur Leap constitue une réponse, mais son succès nous impose une hausse considérable des cadences. Nous devons quadrupler nos livraisons

Une organisation du tonnerre !

L'ensemble des participants ont salué la qualité de l'organisation et ont chaleureusement remercié les équipes picto-charentaises (puisqu'ainsi se nomment les habitants de Poitou-Charentes) pour la préparation de cette belle conférence nationale aéronautique. Dans ce cadre idéal, les métallos FO ont ainsi pu mener des travaux de qualité, entrecoupés de beaux moments de camaraderie. Même la météo était de la partie ! Encore bravo aux Rochefortais(es) pour l'organisation !



par rapport à 2017, et cela se ressent sur les conditions de travail et les horaires des salariés. Face à cette situation, l'action syndicale est incontournable, mais son efficacité dépend de notre poids. Il faut se développer chez les cadres, toujours plus nombreux et de plus en plus touchés par les bouleversements en cours, et les accompagner au long de leur carrière. C'est aussi de cette manière que nous défendrons les atouts de notre entreprise. »



Dany Devaux, DSC Stelia Aerospace

« Avec l'aide de la Fédération et grâce à notre livre blanc sur les aérostructures, nous avons remporté notre combat pour le maintien de notre activité dans le giron d'Airbus. S'étaient ensuivis deux années de travail avec toutes les équipes sur le statut social. Aujourd'hui, l'avenir de Stelia Aerospace semble remis sur la table par la nouvelle direction du groupe. Nous devons analyser la situation et nous coordonner pour veiller au maintien des sites et des emplois sur notre territoire. La réintégration pose de nombreuses questions auxquelles il faudra

des réponses industrielles pérennes. La transition écologique est un autre enjeu majeur pour notre secteur. Là aussi, il faut prendre le temps de la réflexion plutôt que de céder à l'émotion. Le sujet divise la société au moment même où sont remis en cause nos acquis sociaux, à commencer par les retraites. Derrière chaque thématique, il y a des emplois que nous devons défendre, tout en nous efforçant de ramener tout le monde à la raison. »



Jean-François Knepper, DSC Airbus avions civils

« Si les perspectives de doublement du nombre d'avions dans le ciel d'ici 20 ans sont rassurantes, la concurrence n'en est pas moins féroce. Les récentes affaires concernant Airbus ont décapité notre force de vente, non sans conséquences. Chez Boeing, c'est l'accident industriel qu'est devenu le 737 Max qui pèse lourd, sans oublier le retard que va prendre le 777X. Le marché du moyen-courrier s'en trouve bloqué et il faudra attendre de voir la tournure que prendront les événements. Au plan industriel, nous ne tenons pas les objectifs opérationnels

car Hambourg ne parvient pas à livrer les A320. Ils ont pourtant plus de salariés que nous et un modèle moins complexe à assembler. Ce qui montre bien la forte compétitivité de la France ! Face à la discussion sur l'avenir des aérostructures, comme pour les investissements sur l'A321, nous avons des arguments à faire valoir pour protéger nos sites et nos emplois, et les salariés savent bien qui les défend grâce à un réformisme exigeant. Il faudra que cela se traduise dans les urnes aux élections CSE. »



Stéphane Lapeyre, Safran Helicopters Engines, Tarnos

« Les 4 800 salariés de notre société, ex-Turbomecca, fabriquent des turbines d'hélicoptères. Nous sommes numéro 1 mondial et disposons d'une large gamme de moteurs, que nous vendons partout, et notamment à Airbus Helicopters. Le site de Tarnos a récemment construit une usine neuve, une usine du futur, avec de l'impression 3D, des robots, un environnement complètement digitalisé. Nous aurons d'importants besoins de formation pour appréhender de nouvelles façons de travailler. Nous serons particulièrement attentifs au plus de

50 ans, qui ne doivent pas être laissés sur le bord du chemin. L'arrivée de nouveaux moteurs participe également à redonner foi en l'avenir. Côté syndical, il ne nous a manqué qu'une trentaine de voix pour acquérir notre représentativité aux dernières élections. La formation syndicale nous a, depuis, aidés à progresser et à attirer de nouveaux adhérents. Il nous faut aussi aller davantage vers les cadres. Pour le scrutin à venir, nous sommes déterminés à passer la barre des 10 %. »

Le mot de l'USM



Le secrétaire de l'USM de Charente-Maritime Jean-Louis Dupain a accueilli les participants en leur présentant les grandes données socio-économiques du département, où la métallurgie représente près du quart des emplois, notamment avec

la présence de Stelia Aerospace, d'Alstom ainsi que d'un solide tissu de sous-traitants et des services de l'automobile. Durement touché par le chômage, avec entre autres la perte de Delphi à La Rochelle, la Charente-Maritime voit néanmoins sa situation s'améliorer. « Nous devons continuer de défendre l'industrie, essentielle à notre indépendance nationale, a expliqué Jean-Louis Dupain. Les salariés ne peuvent pas tous travailler dans les services ou le social. » Revenant sur les actions de l'USM pour le développement syndical, il a également vanté l'apport de la formation fédérale dans ce domaine, comme dans bien d'autres.



Frédéric David, Airbus, Saint-Nazaire

« Alors que la plupart des écoles intégrées à nos sites ferment, c'est un pan entier de la culture aéronautique qui disparaît. Il faut se battre pour les garder car elles sont les seules à savoir vraiment former à nos métiers. On le

mesure bien avec l'arrivée continue de nouveaux salariés passés par des formations courtes, absolument pas prêts à travailler de manière autonome dans nos sites, et les anciens n'ont pas le temps de faire du tutorat pour autant d'arrivants. Derrière c'est la qualité qui baisse et qu'il faut rattraper... Cette baisse du niveau de la formation procède de cette logique financière que FO dénonce et combat, et dont on ne cesse de constater les effets délétères dans tant de domaines. Les postes de techniciens sont de moins en moins pourvus et l'on prend des cadres à la place. Les compagnons ont bien du mérite à conserver leur motivation. La sécurité aussi est en baisse et, en devenant plus individuelle que collective, compromet aussi le lien social auquel nous sommes attachés. Au plan électoral, la mise en place de quotas nous contraints à écarter des mi-

litants ou militantes de valeur des listes en fonction des collègues. C'est aussi injuste qu'handicapant. »



Benoit Michaud, Airbus, Nantes

« Si le CSE promet de changer nos modes de fonctionnement syndicaux, nous devons rester leader chez Airbus, notamment en nous appuyant sur notre conception d'un dialogue social gagnant-gagnant. Il va falloir densifier notre réseau de terrain grâce à notre profonde connaissance de l'entreprise. Les représentants de la vie sociale (RVS) vont donner leur pleine mesure, de même que les futurs élus CSE. Le très bon accord de droit syndical négocié par notre coordination a permis de préserver la maison FO et l'héritage de nos anciens, socle sur lequel nous avons bâti l'industrie aéronautique moderne. C'est à présent à notre tour d'agir. Faisons en sorte de pouvoir être fiers, comme nos prédécesseurs, de ce que nous transmettrons à la prochaine génération. »



Xavier Pesson, DSC MBDA

« La fin de l'été se place sous le signe de la mobilisation, à l'appel de notre organisation. Depuis de longs mois déjà, plusieurs catégories de la population active font savoir leur colère et leur mal-être : urgences, pompiers, finances publiques, RATP, etc. La situation sociale est inquiétante. Les pouvoirs publics continuent de frapper fort et sur tout le monde avec leurs réformes et leurs nouveaux dispositifs. La mobilisation du 21 septembre sur le dossier des retraites est nécessaire mais ne suffira pas. Les salariés ne sont pas dupes et ont besoin de nous pour faire échec à ce projet dangereux et destructeur de nos acquis sociaux. Concernant les CSE, notre opposition de départ ne nous a pas empêchés d'obtenir de bons résultats là où nous sommes implantés. La négociation de PAP est une porte d'entrée très efficace dans les entreprises, et donc un bon moyen d'accroître notre représentativité. »



Julien Gréau, coordinateur Safran

« Le comité de groupe de Zodiac, dont je fais partie, s'est fortement rapproché de la coordination FO Safran lors du rachat de Zodiac. Avec l'aide de la Fédération, cette collaboration nous a permis d'identifier les doublons, les sites et les emplois potentiellement menacés lors de ce genre d'opération. Nous avons pu voir la complémentarité des deux entités au-delà de leurs différences et nous avons pu construire ensemble un nouveau fonctionnement commun. Alors que le dialogue social n'est pas le fort de Zodiac, nous avons pu mesurer l'efficacité de la négociation chez Safran. L'in-

tégration de Zodiac se fait progressivement. L'action de la coordination se concentre notamment sur les accords groupe, dont certains ne sont pas encore totalement appliqués à toutes les sociétés. Notre objectif : que les salariés de Safran et ceux de Zodiac soient sur un pied d'égalité. »



Stéphane Carré, coordinateur Mecachrome

« Equipementier de rang 1, Mecachrome réalise les trois quarts de son activité dans l'aéronautique, le reste dans l'automobile. Bien implantée sur les différents sites, notamment

grâce à la formation syndicale, FO agit pour apporter des réponses aux inquiétudes des salariés face aux nombreux changements qui bouleversent le groupe, où nous sommes devenus le deuxième syndicat. Alors que Mecachrome connaît des difficultés financières, manque de charges et voit les commandes marquer le pas, nous attendons les annonces de notre nouvelle direction, en particulier sur la stratégie industrielle et d'éventuelles restructurations, pour savoir où va le groupe. Au plan social aussi, la situation est compliquée. Face à une direction bien décidée à ne rien lâcher sur le pouvoir d'achat, nous nous battons pour montrer que FO est le seul syndicat de la fiche de paie. »



Sébastien Jasnowski, Stelia, Mèrignac

« FO n'est pas seulement un syndicat qui défend les salariés, mais aussi une organisation qui soutient ses militants. Issu de l'automobile, je ne suis venu que récem-



ment à l'aéronautique. Les valeurs d'amitié, de solidarité, de fraternité qui m'ont fait rejoindre FO, je les ai retrouvées en arrivant chez Stelia Aerospace Mérignac, où les métallos agissent avec le cœur. Rapidement impliqué dans la campagne électorale pour le passage au CSE, qui a été solide et déterminée, je suis d'ores et déjà fier de ce que nous avons accompli et de tout ce que nous réaliserons au service des salariés à l'avenir. »



Thierry Mathieu, DSC Latécoère

« Equipementier aéronautique comptant 1 820 salariés en France et réalisant fuselage, portes, câblage, équipements embarqués, etc. dans une dizaine de pays pour Airbus, Boeing et Dassault, Latécoère connaît une situation financière compliquée, avec une dette de 350 millions d'euros rachetée par les fonds Apollo et Monarch, et l'arrivée comme nouvel actionnaire de Searchlight, qui ne connaît rien à l'industrie. Le chiffre d'affaires augmente mais les résultats nets sont en berne. Avec « Transfo 2020 », c'est un changement de politique sociale qui nous attend et va se traduire par une véritable chasse aux quinquagénaires et aux ouvriers afin de les remplacer par de jeunes cadres. Ces populations sont sous pression et sont difficiles à rassurer. Derrière, c'est aussi la syndicalisation qui devient plus compliquée car nous sommes jugés sur des résultats, qui deviennent plus difficiles à obtenir. Nos délégués aussi sont visés et nous avons même eu droit à du chantage au droit social lors des négociations sur le CSE. Dans ces conditions, pas facile de préparer l'avenir. Nous avons déjà fait un droit d'alerte et comptons bien jouer notre rôle. »



William Peallat, Rexia Isoire Aviation

« Equipementier aéronautique et sous-traitant pour Safran et Airbus Helicopters, nous nous inquiétons notamment de la situation industrielle de Boeing et de son 737 Max. Les commandes liées à ce programme sont en baisse et font travailler chez nous près d'une trentaine de salariés qu'on peut difficilement rassurer. Pour les défendre, nous faisons tout pour renforcer notre poids. Nous accueillons de nouveaux adhérents et préparons les élections CSE, où nous allons présenter des listes

Le mot de l'UD



Le secrétaire de l'UD 17 René Ferchaud a pris la parole pour souhaiter aux métallos FO une belle rentrée, placée sous le signe de la mobilisation sociale à l'appel de FO. Alors que depuis plusieurs mois les mouvements de grève se multiplient

–personnels de santé, pompiers, finances publiques, cheminots, etc. –, il a souligné le caractère fédérateur du combat à venir sur les retraites. Déplorant la mise en place des CSE, il a rappelé que la manœuvre n'empêchait pas FO de réaliser de bons résultats grâce à un développement syndical efficace. Il a conclu en assurant les métallos de la présence à Paris de l'UD17 pour la mobilisation du 21 septembre.

complètes sur les premier et deuxième collègues. Après un mouvement social juste avant l'été, nous avons pu obtenir une politique salariale digne de ce nom, avec 2,5 % d'augmentation générale et 1,5 % d'augmentation individuelle. Rien ne s'obtient sans mettre la pression. C'est pourquoi nous serons à Paris le 21 septembre pour nous faire entendre sur le dossier des retraites, où toute la force de notre organisation sera nécessaire pour éviter le détricotage de nos acquis sociaux. »



Bienvenue à

Géraldine Nivon...

L'équipe fédérale compte depuis le 1er septembre un nouveau membre permanent en la personne de **Géraldine Nivon**, ex-coordinatrice FO chez l'équipementier automobile Valeo.

Après une période d'apprentissage de la coiffure dame, c'est sur les conseils de sa mère, salariée chez Valeo, qu'elle entre dans l'entreprise, en 1991, comme opératrice. Passant par plusieurs secteurs du site de l'Isle-d'Abeau, elle se fait vite remarquer par son dynamisme et ses capacités d'adaptation. Elle évolue rapidement, animée par la soif d'apprendre et de relever des défis, entraînant les changements d'horaires de travail, ce qui, plusieurs années plus tard, reste précieux pour comprendre les salariés et leurs revendications. Décidée à passer technicienne, elle se lance dans un CAP « conducteur de machine automatisée de transformation » tout en fondant une famille. La période est dense, compliquée, et son énergie fait parfois de l'ombre à d'autres. Mais il en faut plus pour venir à bout de sa détermination et elle continue d'améliorer tout ce qu'elle peut changer, tout en poursuivant sa progression professionnelle. Chemin faisant, elle fait la connaissance de Guy Bo, responsable FO, qui lui propose de prendre des responsabilités syndicales. La négociation, la recherche de solutions, mais aussi la liberté et l'indépendance : pas de doute, elle retrouve ses valeurs dans celle de l'organisa-

tion et s'investit pleinement, à partir de 2002, dans ses nouvelles missions. Les élections suivantes, en 2003, sont un carton : FO devient n°1 sur le site et Géraldine siège au CCE tout en étant suppléante CE et DP. En 2006, elle devient déléguée syndicale et secrétaire du syndicat. Toujours face à l'adversité, elle continue de faire grandir FO, qui reste majoritaire sur le site. Notre organisation décide alors de lui confier le mandat de DSC et, devant les impressionnants résultats, la propulse coordinatrice fin 2009. Là encore, elle impulse une nouvelle dynamique qui pousse les équipes et les amène à se dépasser. C'est tout naturellement que la Fédération la sollicite pour intégrer la CA fédérale en 2012 puis le bureau fédéral en 2016, et enfin le secrétariat fédéral, dans la perspective du congrès fédéral de Nice, en mai prochain. Bosseuse acharnée et toujours proche du terrain, Géraldine Nivon mettra toute son expérience et toute son dynamisme au service des métallos FO et de notre organisation.



Depuis le 1^{er} septembre, Edwin Liard et Géraldine Nivon ont rejoint l'équipe fédérale en tant que secrétaires permanents, dans la perspective du congrès fédéral de Nice, l'an prochain, qui verra deux secrétaires fédéraux passer la main.

... et Edwin Liard

Les changements qui touchent actuellement l'aéronautique se manifestent également au sein de la Fédération. Ainsi, avec le départ annoncé de Philippe Fraysse lors du prochain congrès fédéral de Nice, son successeur, **Edwin Liard**, a pris place au sein de l'équipe fédérale depuis le 1er septembre. Entré chez un sous-traitant d'Airbus en région PACA en 1990 puis chez l'hélicoptériste en 1998, il a tout de suite croisé la route de FO, en la personne de Michel Font, délégué syndical Eurocopter à Marignane, et de Patrice Petetin, secrétaire du syndicat FO Eurocopter Marignane. Constatant rapidement l'efficacité de l'action de FO au service des salariés, il rejoint notre organisation, dont les valeurs entrent en résonance avec celles qu'il défend : solidarité, indépendance, liberté et réformisme exigeant. Edwin va très vite prendre des responsabilités, assumant son premier mandat, à peine deux ans après sa première carte syndicale, pour ne plus s'arrêter. Il mène pendant près de 30 mois sa première négociation d'envergure sur la refonte de la convention collective des Bouches-du-Rhône avec Sylvain Ferrara, qui sera un des nombreux guides présents à ses côtés pour le former aux arcanes du syndicalisme. CHSCT, DP, CE, délégué syndical, DSC adjoint puis DSC et secrétaire du syndicat FO Eurocopter Marignane, président du comité national Airbus, sans oublier des mandats au niveau européen ainsi qu'un siège à l'Union Locale de Vitrolles : Edwin Liard s'implique toujours plus dans la vie de notre organisation et œuvre sans relâche à la défense de l'industrie et des salariés.

A la fin de l'année 2018, il devient secrétaire fédéral non-permanent et travaille encore plus étroitement avec l'équipe fédérale, avant de devenir permanent. En parallèle de ce parcours, Edwin Liard, infatigable travailleur, met également à profit les accords de partenariat passés entre notre organisation et la faculté de Paris Dauphine pour suivre des cours et obtenir un Master « management en ressources humaines, négociations et relations sociales » qui vient valider les nombreuses compétences acquises au fil de son riche parcours syndical. C'est donc une recrue de poids qui sera, dès mai prochain, en charge du secteur aéronautique pour notre Fédération.



FO Métaux présente

son nouveau livre blanc sur les satellites

Les métallos FO du secteur de l'espace présentaient le 10 septembre lors d'une conférence de presse dans les locaux de notre Fédération leur nouveau livre blanc sur les satellites, qui fait suite à un premier volume publié en 2014. Objectif : alerter les pouvoirs publics des dangers pesant sur le secteur.

Avec pas moins de 16 000 emplois qui sont un bras de levier pour des centaines de milliers d'autres dans un domaine de haute technologie, à forte valeur ajoutée et d'une importance cruciale pour l'indépendance stratégique de la France, le secteur des satellites connaît des bouleversements majeurs qui nécessitent une action rapide et vigoureuse de la part de l'Etat. Tel est le constat et le message formulés par notre organisation dans son nouveau livre blanc sur les satellites. Présenté à la presse par le secrétaire général de la Fédération FO de la métallurgie Frédéric Homez, Marc Colombani, Eric Brunet-Manquat, de Thalès Alenia Space, et Philippe Terme, d'Airbus Defense&Space, l'ouvrage revient sur la remise en question de l'équilibre ayant longtemps prévalu entre l'Europe, la Chine, les Etats-Unis et l'Inde, que l'irruption d'acteurs privés comme Space X a ébranlé. La compétition se déroule désormais selon de nouvelles règles et la France est en retard ! Appelant l'Etat à endosser de nouveau un rôle de stratège, notre Fédération, au travers des constats



et propositions contenus dans ce livre blanc, plaide pour la tenue d'un Grenelle du spatial afin de repenser l'écosystème du secteur dans sa globalité et de construire une stratégie pour les prochaines années. C'est maintenant qu'il faut agir, notamment pour préserver les compétences et les emplois, pour se positionner sur de nouveaux usages et adopter enfin la logique de long terme qui fait défaut au secteur, faute de quoi la France risque de perdre sa place au sein de l'industrie des satellites. Le livre blanc a été envoyé à l'Elysée, à Matignon et aux ministères concernés par le dossier. A l'Etat, maintenant, de prendre ses responsabilités pour convoquer ce Grenelle et prendre les engagements financiers pour cette filière des satellites lors de la ministérielle de l'ESA en novembre 2019 à Séville.

Daniel Beau nous a quittés



C'est avec tristesse que la Fédération FO de la métallurgie a appris la disparition de Daniel Beau début septembre à l'âge de 77 ans.

Pour les métallos FO de la Sogerma (devenu Stelia Aerospace) à Mérignac, c'est un pan de leur histoire qui a disparu suite au décès de Daniel Beau. Sa carrière syndicale était indissociable de sa trajectoire professionnelle, intégralement effectuée au sein de l'équipementier aéronautique, où il avait notamment occupé

les fonctions de DP, de trésorier et secrétaire du CE puis du CCE. En 1968, il était déjà un des piliers de l'équipe syndicale qui allait prendre la majorité au Comité d'entreprise sans la lâcher jusqu'à l'éclatement de la Sogerma, en 2007. Au titre de l'Union départementale, Daniel Beau avait aussi exercé pendant de nombreuses années le mandat de conseiller prud'homal.

« C'était un militant dévoué, solide, efficace, qui a fait beaucoup pour notre organisation », se souvient son ami Jean-Claude Mazeau, qui se rappelle égale-

ment d'un ami fidèle et chaleureux, ne comptant pas ses heures, croyant fermement aux vertus du dialogue et de la négociation qu'il faisait vivre au quotidien. « Ce n'est pas un hasard s'il est venu à FO, sourit Jean-Claude Mazeau. Les valeurs de notre organisation, c'étaient les siennes, et notre attachement au dialogue était pour lui une philosophie de vie. » Il avait également une volonté à toute épreuve, qui lui avait notamment permis de faire le Mont-Blanc à ski.

La Fédération FO de la métallurgie et son secrétaire général Frédéric Homez présentent leurs condoléances à celles et ceux qui l'ont connu et aimé, et plus particulièrement à sa femme, ses enfants et ses petits-enfants.

Les règles de suppléance au CSE

Si l'obligation de mettre en place le CSE, au plus tard le 1^{er} janvier 2020, arrive donc à quasi échéance, pour la plupart d'entre vous le CSE a déjà été mis en place.

Au sein du CSE, les suppléants ne siègent plus automatiquement et cela impacte de façon non négligeable le fonctionnement de l'instance. En effet, les prérogatives du suppléant s'en trouvent considérablement réduites. Bien que les règles applicables en matière de suppléance sous l'égide du CE/DP fussent claires, quelques zones d'ombres subsistent sous l'égide du CSE.

Quelle place occupent les suppléants aux réunions CSE ?

Le suppléant assiste aux réunions en l'absence du titulaire (article L.2314-1 CT). Ainsi, il n'a donc aucune voix consultative accordée par la loi. Cependant, il ne s'agit pas de dispositions classées "d'ordre public".

Ainsi par accord, il est tout à fait possible de prévoir la présence des suppléants lors des réunions. Ainsi, un accord prévoyant la participation des suppléants à toutes les réunions plénières est possible (L.2315-2 CT).

Le règlement intérieur du CSE peut par exemple prévoir la présence des suppléants lors des réunions plénières. A savoir qu'ainsi ils pourront disposer de leur propre crédit d'heure. Notamment, grâce à la mutualisation des heures (R.2315-6 CT), les titulaires peuvent répartir leurs heures avec les suppléants, dans la limite que chaque élu ne dispose pas de plus d'une fois et demi le crédit d'heures dont il bénéficie normalement mensuellement et de prévenir l'employeur 8 jours avant la date.

Quoiqu'il en soit, ils sont destinataires des mêmes informations que celles des titulaires : convocation et ordre du jour, tous documents accompagnant la convocation (art L.2315-30 CT). Cette transmission a seulement pour objet d'informer le suppléant de l'ordre du jour de la réunion de sorte que, le cas échéant, il puisse remplacer un élu titulaire absent. De même, les suppléants ont accès à la BDES.

Les suppléants élus au CSE peuvent-ils être membre de la CSSCT ?

Les suppléants peuvent être désignés pour être membre de la CSSCT, si une résolution en bonne

et due forme est adoptée. A savoir que l'article L.2315-39 du code du travail prévoyant cette possibilité est d'ordre public, il ne peut donc pas être contourné par accord.

Quelles règles pour le remplacement du titulaire au CSE ?

Comme pour le CE/DP, les suppléants et les titulaires sont élus séparément au scrutin de liste. C'est pourquoi chaque élu titulaire n'a pas de suppléant attribué. Dans le cas où un délégué titulaire cesserait ses fonctions pour des raisons de démission, rupture du contrat de travail ou encore décès, la loi (art. L.2314-37) prévoit un mécanisme de remplacement en donnant une priorité à l'appartenance syndicale. Il s'agit des anciennes règles des délégués du personnel qui ont été étendues aux membres du CSE.

Le remplacement d'un membre titulaire élu ne nécessite aucune condition de forme particulière : il est de droit. Il est préférable de l'organiser avant que les questions de l'ordre du jour ne soient traitées, de façon à ce que le comité puisse prendre une décision par votes. Ceci intervient lorsque le président du comité a constaté l'absence du ou des titulaires. Afin de savoir qui doit remplacer qui, au cas où, le secrétaire du comité qui peut être amené à gérer le remplacement d'un titulaire aura utilement à sa disposition :

- le tableau du résultat des élections des suppléants (appartenance syndicale, nombre de voix obtenues, rang sur la liste) ;

- les listes de candidats non élus.

Par ailleurs la loi prévoit une cascade de possibilités comme suit : lorsqu'un délégué titulaire cesse ses fonctions pour l'une des causes indiquées à la présente section ou est momentanément absent pour une cause quelconque,

1. Il est remplacé par un suppléant élu sur une

liste présentée par la même organisation syndicale que celle de ce titulaire. La priorité est donnée au suppléant élu de la même catégorie socio professionnelle

2. S'il n'existe pas de suppléant élu sur une liste présentée par l'organisation syndicale qui a présenté le titulaire, le remplacement est assuré par un candidat non élu présenté par la

même organisation.

Dans ce cas, le candidat retenu est celui qui vient sur la liste immédiatement après le dernier élu titulaire ou, à défaut, le dernier élu suppléant.

3. A défaut, le remplacement est assuré par le suppléant élu n'appartenant pas à l'organisation du titulaire à remplacer, mais appartenant à la même catégorie et ayant obtenu le plus grand nombre de voix.

La loi ne précise donc pas si le suppléant élu est celui qui a rempli les conditions et a obtenu le plus grand nombre de voix. Elle semble surtout mettre l'accent sur l'appartenance à la même organisation syndicale et par préférence à la même catégorie socio professionnelle.

Néanmoins, les règles applicables sous l'égide du CE/DP tenaient compte de ce principe issu du droit électoral.

Il convient donc d'être vigilant sur ce point, car, bien qu'aucune décision n'ait encore été statuée en la matière, il semble prudent d'appliquer les règles antérieures eu égard au fait que la nouvelle loi reprenne en substance la loi applicable aux suppléants DP.

Le risque demeure surtout de voir son nouveau titulaire destitué suite à une contestation devant le tribunal compétent.

Le suppléant peut-il siéger au CSE Central ?

Les membres élus titulaires des CSE d'établissement sont seuls éligibles comme titulaires au CSEC L.2316-4

En revanche, les membres suppléants du CSEC peuvent être choisis parmi les titulaires ou les suppléants au CSE d'établissement. Les modalités de remplacement des membres titulaires au CSE Central sont prévues par accord.

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° 588

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

Sudoku

Sudoku n° 589

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

Mots croisés n° 589

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

Solution du n° 588

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

Horizontalement

A. Joues avec le feu ? B. Refuse l'uniforme. C. Ressent donc l'ennui. Aux USA, le dessus du panier. D. On l'achève dans la joie. Cardinaux. Premier en tout. E. Vieille sportive anglaise. Vont en boîte après le travail. F. Est en pleine descente. Elle bouche les artères. G. Pièce commune. Fut absorbé par Monop. H. Bords du lit. Forme de pouvoir. L'effet d'une bombe, et souvent plusieurs. I. Entre chien et loup, et bien d'autres encore. J. Figures de rats.

Verticalement

1. Légion, en général pacifique. 2. Un gros magot, mais à chercher en Indonésie. 3. Canton suisse. Présent à l'appel. Fruit évidé. 4. Articles du figaro. Le créateur de *Téléchat*. 5. Glace maison. Elle étale tous ses titres. 6. Réagit à chaud. Avant les Républicains. En toc. 7. À l'oreille sous le bras. Elle ne manque pas de cachet. Interjection. 8. Numéro 1 français. Agit en maître. 9. Qui se disperse avec finesse. 10. S'il sont vendus, ils ne sont pas à louer.

Le mot du mois :

Usine



On pourrait croire le mot « usine » de création récente, contemporain de l'essor industriel du XIX^{ème} siècle. Il est en réalité plus ancien, même s'il a longtemps hésité avant de prendre cette orthographe définitive, attestée en 1355. C'est qu'il est passé

par des formes empruntées à des dialectes du nord et de l'est, toutes issues du latin *officina*, « atelier », « fabrique », et dont la forme savante est « officine ». Ces régions ont ainsi connu les termes *occhevine*, *œuchine*, *uchine*, *wissine*, enfin *uisine*.

La voici alors prête à fonctionner, mais encore de façon plutôt rudimentaire puisqu'elle désigne tout bâtiment où l'activité s'appuie sur des machines utilisant l'énergie hydraulique, comme un simple moulin ou une brasserie. Elle s'oppose en fait à l'atelier ou la boutique, lieux de production artisanale et de vente. En gagnant en taille et en technicité, elle finira par éliminer du vocabulaire courant les *fabriques* et autres *manufactures* -ces dernières désignant de grands établissements dont les plus connus restèrent longtemps sous tutelle royale et dans lesquels, comme l'étymologie le laisse deviner, la qualité du travail à la main était primordiale.

Grâce à un certain enrichissement des tâches, le langage quotidien fait aujourd'hui la part moins belle à l'usine, en tout cas sous nos latitudes. Plus autonome dans son travail, souvent polyvalent, formé à la robotique, l'ouvrier devenu opérateur a de moins en moins le sentiment de *travailler en usine*, même si l'on est encore loin de tourner la page du taylorisme.

Le mot n'en reste pas moins présent, d'abord dans l'indémoudable verbe *usiner*, dans des composés désignant la production (les usines sidérurgiques, automobiles, etc.), ou encore les lieux censés vendre des produits sans intermédiaire, les *magasins d'usine*. À l'occasion, entrant dans un endroit trop vaste, bruyant et d'apparence inhumaine, on pourra s'exclamer : « *C'est l'usine ici !* » Enfin, il faut hélas mentionner la persistance, voire la multiplication, de ces constructions administratives complexes et incohérentes inspirées de la logique Shaddock (pourquoi faire simple quand on peut faire compliqué), les trop fameuses *usines à gaz*.

MALAKOFF MÉDÉRIC ET HUMANIS se sont regroupés POUR ENCORE MIEUX VOUS PROTÉGER

NOS ENGAGEMENTS

Vous proposer des solutions personnalisées en santé et en prévoyance

Vous aider à concilier bien-être des salariés et performance

Vous garantir des soins de qualité au juste prix

Être à vos côtés dans les moments de fragilité

Vous accompagner en retraite

Agir pour une société plus juste et plus inclusive

malakoffmederic-humanis.com



malakoff médéric
humanis

SANTÉ – PRÉVOYANCE – RETRAITE – ÉPARGNE



FORMATION DES **REPRÉSENTANTS** DU **PERSONNEL** ET DES **SALARIÉS**

Les enjeux actuels vous contraignent désormais en qualité de représentants du personnel à anticiper pour ne pas subir.

apsac

*Tous les représentants
du personnel
(Élu CE, DP, DS, CHSCT, CSE)
trouveront avec l'APSAC
une réponse à leurs
attentes qu'il s'agisse
de former les nouveaux
élus ou d'actualiser
leurs connaissances.*

“ Nous vous transmettrons les savoirs et savoir-faire incontournables vous permettant d'être force de proposition, d'alimenter ou bâtir la politique contractuelle et conventionnelle, chère aux fondateurs de l'APSAC. ”

ASSOCIATION POUR
LA PROMOTION SOCIALE
ET L'AMÉLIORATION
DES CONNAISSANCES



APSAC 9, rue Baudoin 75013 PARIS
Tél. : 09 65 01 11 21- contact@apsac.asso.fr
www.apsac.fr