

N° 608 juin 2021

N°CPPAP 0220s07170

Fédération FO de la métallurgie

le journal **FO** Métaux

Notre industrie,
nos emplois !

www.fo-metaux.org

Poids-lourd : des tonnes de défis

**Quelles routes prendra demain le transport routier ?
Tout dépend des choix qui sont faits aujourd'hui par les constructeurs
et les pouvoirs publics, et qui détermineront aussi la place du secteur
et de ses salariés dans le paysage industriel français.**

Crown - p.15
Fer-blanc à vendre

Europe - p. 18
La dimension sociale

Dispositif conventionnel - p.19
L'heure du point

Sommaire



Ce mensuel est le vôtre...

Organe de la Fédération Force Ouvrière
de la Métallurgie,

"FO Métaux LE JOURNAL"

est le magazine de tous ses syndicats et de tous
ses adhérents.

Si vous voulez qu'il remplisse efficacement son rôle de
lien et de reflet de l'actualité, n'hésitez pas à prendre
contact avec la rédaction dès qu'un événement le
justifie.

Informez-nous des conflits qui surviennent dans votre
entreprise et des accords qui y sont signés. Cela donne
des éléments de comparaison et rend service à d'autres
syndicats, engagés eux aussi dans des discussions.

Faites-nous part de vos expériences syndicales.

Pour tout ce qui concerne le journal, appelez la
Fédération :

Tél. : 01 53 94 54 27 • Fax : 01 45 83 78 87

Chiffres à connaître :

SMIC horaire brut : 10,25 euros

SMIC brut mensuel : 1554,58 euros

Plafond de la sécurité sociale :

3 428 euros par mois

(pour l'année 2021 : 41 136 euros)

Coût de la vie :

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

+1,2 % en glissement sur les 12 derniers
mois (+1,1 % hors tabac).

Chômeurs : 3 800 700

(catégorie A, publiés le 27 avril 2021)

Indice de référence des loyers :

130,69 (1^{er} trimestre 2021).

Taux d'intérêt (20 mai) :

-0,48 % au jour le jour.

3 Editorial

4 Le dossier

Poids-lourd :
des tonnes de défis 4-9

11 L'actu en bref

Les dividendes à la hausse 11

15 Actualité sociale

Atlantique Automatismes Incendie :
la crainte d'une réorganisation 15

Crown vend son fer-blanc 15

17 Actualité syndicale

USM du Loir-et-Cher : survivre à la crise 17

USM du Vaucluse et Métaux d'Avignon :
toujours dynamiques 17

Vers une Europe sociale ?
IndustriALL pose la question 18

Dispositif conventionnel :
l'heure du point 19

20 Infos

Freudenberg : une belle unité 20

Véronique Selles nous a quittés 20

21 Vos droits

Travailleur handicap : les obligations du statut 21

22 Jeux

Des métaux et des mots 22



Et toujours
l'information
en ligne sur...

www.fo-metaux.com



A l'issue d'un comité stratégique de la filière automobile du 26 avril, nous avons pris connaissance du plan d'action annoncé par le ministre de l'Economie et des Finances visant à accompagner

les fonderies françaises. Il était temps ! Reste à savoir si cela sera suffisant pour consolider un secteur en pleine tourmente et à la recherche d'une véritable stratégie industrielle. Selon les mots du ministre, ce plan devrait « donner à la fonderie française la capacité de se réinventer et de se projeter vers l'avenir ». Pour FO Métaux, et même si nous avons été entendus en partie sur la nécessité de maintenir cette filière sur notre territoire, le plan d'action pour les fonderies ne répond pas pour l'instant à un impératif majeur : offrir un avenir à la filière en misant sur l'innovation et le développement de nouvelles activités tout en préservant les sites actuels, les compétences et les savoir-faire irremplaçables des salariés des fonderies.

Le fonds exceptionnel de 50 millions d'euros qui a été ciblé spécifiquement pour cette filière, à savoir 30 millions de l'Etat, 10 millions de Renault et 10 millions de Stellantis (ex-PSA), est surtout censé permettre la reconversion des salariés concernés. Au moment où le défi de la transition écologique et la montée en puissance de l'électrique peuvent offrir des opportunités de localisation et de relocalisation de l'industrie en France, il est impératif d'aller plus loin que la seule reconversion des salariés pour préparer réellement l'avenir de la filière.

L'actualité fait état de plusieurs fonderies touchées de plein fouet avec des liquidations et des redressements judiciaires, dont FMV, MBF Aluminium ou encore Alvanca, qui ne sont que la partie visible d'une filière en grande difficulté avec la mort annoncée -à tort- des moteurs thermiques, dont dépend encore et largement la filière automobile. Cela démontre l'absurdité des choix retenus par certains de nos politiciens, sur un plan tant européen que national.

Ce montant, certes non négligeable, de 50 millions d'euros risque de se révéler malheureusement bien insuffisant et, pour notre part, il ne peut constituer qu'une étape dans le processus d'un soutien de long terme qu'il faudra renforcer. Il faudrait également un financement supplémentaire des régions

Fonderies : c'est la survie de la filière auto qui est en jeu

concernées par cette filière stratégique, y compris pour les usines des constructeurs automobiles fabriquant et assemblant les moteurs, régions qui seraient au final gagnantes sur le plan économique et sur celui de l'emploi.

Le 26 avril, et pour revenir sur la filière automobile, nous avons fait valoir nos positions et analyses sur l'avenir de ce secteur en rappelant que c'est ni plus ni moins la survie de la filière automobile en France qui est aujourd'hui en jeu. En effet, à peine un véhicule sur cinq vendu dans l'Hexagone y est actuellement produit, contre un sur deux au début du millénaire. En parallèle, les effectifs de l'industrie automobile n'ont cessé de s'effondrer et il est plus impératif que jamais de conserver un seuil critique sur ce point, sauf à vouloir laisser la France disparaître de la scène automobile mondiale. Nous avons également rappelé que si la crise que nous traversons était due aussi à la pandémie, à la transition écologique et à des normes européennes toujours plus drastiques, la politique de délocalisation des constructeurs menée au cours des deux dernières décennies avait lourdement pesé.

Nous continuons de refuser le fatalisme des oiseaux de mauvais augure qui voudrait que les segments les plus vendus, comme celui des citadines, soient systématiquement produits à l'étranger. Nous continuons à plaider pour le « fabriqué en France », soulignant qu'il ne s'agit là que de l'un des aspects de la nécessaire politique de relocalisation de la production sur notre territoire. A cet égard, nous avons renouvelé notre revendication et proposition de mettre en place un observatoire paritaire de la filière automobile qui soit véritablement un lieu où les questions de stratégie industrielle puissent faire l'objet d'une réflexion en profondeur partagée entre les différents acteurs de la filière, constructeurs, sous-traitants, pouvoirs publics et syndicats.



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

Poids-lourd : des tonnes de défis

Quelle route prendra demain le transport routier ? La réponse dépend des choix qui sont faits aujourd'hui par les constructeurs, mais aussi par les pouvoirs publics. Les déterminants et les problématiques apparaissent plus complexes que la seule question environnementale ne peut le laisser croire. FO Métaux livre son analyse et des pistes de réflexion.

Paradoxalement moins visible que l'automobile, la filière poids-lourd garde une importance majeure en France, sur le plan de l'indépendance nationale pour le transport des personnes, des biens de consommation courante, militaires et de santé. Chaque jour, notre vie, notre survie dépend d'un poids lourd. En termes d'emploi aussi, le véhicule industriel est essentiel. Notre organisation y pèse fortement, défendant les intérêts de milliers de ses salariés. Comprenant également les bus et les cars, elle se trouve trop souvent réduite à la seule production, alors qu'il faut y adjoindre la carrosserie, les remorques, le montage d'équipements spécifiques (bennes, frigos, outils de levage...). Ses dynamiques, tant économiques que technologiques, sont bien différentes de celles traversant l'industrie automobile. Dans le domaine des véhicules industriels, le marché français se classe à la deuxième place européenne, avec 14,5% des immatriculations dans l'UE. Sa position géographique au sein de cet ensemble y a justifié l'implantation industrielle en France de plusieurs grands constructeurs mondiaux : outre Renault Trucks (l'une des

mions, des cars, des bus et des moteurs en France. En termes de production, l'Hexagone peut revendiquer la deuxième marche du podium pour les camions de 3,5t à 15t et la troisième pour les plus de 15t. Si les volumes n'ont rien de commun avec la production de véhicules légers, la valeur unitaire est sans commune mesure. Et si l'automobile se révèle nettement importatrice, le poids-lourd peut se targuer de faire pencher la balance commerciale de la France de l'autre côté, le tout pour un chiffre d'affaires annuel de l'ordre de 4 milliards d'euros. Dans son livre blanc sur la filière automobile publié en octobre 2020, FO Métaux montrait que ce secteur était à la croisée des chemins et soulignait que pour maintenir ses positions et ses atouts, il aurait fallu des investissements en R&D et au plan industriel sur les sites français. « Des compétences stratégiques sont présentes dans l'ensemble du poids-lourd mais sont menacées de disparition si rien n'est fait, alerte le secrétaire fédéral Valentin Rodriguez. Il faut donc une véritable stratégie nationale sur cette industrie en France. » L'histoire sera tout autre. Faute d'un soutien, à temps, de l'État, tout ou partie de ces compétences stratégiques ont, sous prétexte de la crise sanitaire, quitté cette année notre pays pour être récupérées ailleurs en Europe mais pour FO, il ne faut pas baisser les bras et un repositionnement sur les technologies de demain est encore possible. Nous ne sommes qu'au début du virage de l'électromobilité et notre pays a des atouts.

La piste électrique

Parmi les premières préoccupations de la filière automobile, le climat, enjeu majeur et inéluctable, doit être pris à bras-le-corps pour relancer la recherche et le développement sur la réduction des émissions de CO² avec, en ligne de mire, les objectifs fixés par l'accord de Paris pour 2050. Face à une augmentation de la pollution, notamment celle des particules fines due au trafic routier, et à la préoccupation environnementale qui va croissante, l'actualité autour du retour possible de l'écotaxe fait oublier qu'au-delà de la question de taxer les ca-



Tesla remportera-t-il son pari sur le camion électrique ?

marques du groupe Volvo), CNH Industrial (Marque Iveco) et Scania produisent des ca-

mions (pollueur-payeur), il n'existe d'autre alternative au trafic routier qu'une réduction significative de nos échanges de biens de consommation ou une fourniture relocalisée de ceux-ci. Les constructeurs poids-lourd ont définitivement intégré l'impératif de réduction de la pollution mais aussi maintenant celui de la réduction des émissions de CO², poussés en dans ce sens par l'évolution rapides des normes, notamment européennes. Si la recherche de carburants alternatifs va bon train, le cœur de la stratégie reste, comme pour l'automobile, le passage au véhicule zéro émission. Même si cet intérêt pour l'électrique est plus dicté par les normes que par une véritable prise de conscience environnementale, les groupes qui décident aujourd'hui de ne pas se lancer dans l'innovation et la recherche de solutions plus écologiques pour le transport risquent fort de se faire distancer par la concurrence dans les années à venir. Une transformation complète du parc roulant à court terme est irréaliste, mais de nouveaux modèles, profilés comme des avions de chasse, font donc régulièrement leur apparition et les cartons des ingénieurs regorgent de projets. Cela étant, ces motorisations (voir p.6) égalent-elles les performances du diesel, particulièrement adaptées aux besoins du transport routier ?

En 2011 déjà, Renault Trucks avait présenté Midlum, un camion de 16 tonnes alimenté par trois batteries lithium-ion, destiné au petit transport (5,5 tonnes de marchandises) en milieu urbain grâce à une autonomie de 100 km et à une recharge complète en 8 heures. Depuis mars 2020, Renault Trucks produit en série de sa deuxième génération de véhicules électriques et il commercialise une gamme complète 100 % électrique qui va de 3,1

à 26 tonnes (Renault Trucks D Z.E., D Wide Z.E. et du Renault Trucks Master Z.E). Dès 2023, le constructeur ambitionne de proposer une offre 100 % électrique pour chaque segment (distribution, construction et longue distance). Afin de soutenir cette promesse, le Renault Trucks s'est doté d'une organisation dédiée à la mobilité électrique. Côté R&D, Renault Trucks compte relever les principaux défis technologiques de cette révolution grâce à des partenariats stratégiques et non plus des développements internes, mais également en s'appuyant sur des synergies au sein du groupe Volvo dont il fait partie, pour accroître les volumes et abaisser les coûts. Ainsi, en 2020, le site de R&D lyonnais a perdu au profit du site suédois de Göteborg 285 postes d'ingénierie dans le cadre d'une rupture conventionnelle collective. La construction du nouveau bâtiment de R&D de Lyon - X-Tech Arena, qui s'achèvera début 2023, est malgré tout maintenue. Elle représente un investissement de 33 millions d'euros et hébergera les ingénieurs en charge de l'application des projets à la marque Renault Trucks.

Des projets et des prototypes

En 2017, Daimler a semblé prendre une longueur d'avance en présentant son E-Fuso Vision One, un modèle électrique censé transporter 11 tonnes de charge utile, soit 2 de moins qu'un poids lourd de gabarit équivalent en version diesel, avec une autonomie pouvant atteindre 350 km. Décidé à prendre le temps pour peaufiner son produit, le constructeur devrait en lancer la production en série cette année, tandis que Mercedes-Benz s'apprête à proposer son eActros sur le même créneau. En 2017 toujours, c'est un

autre constructeur à l'expertise reconnue dans l'électrique qui dévoile son prototype : Tesla. Sur le papier, le projet fait envie. Annoncé avec une autonomie de 480 km, le Tesla semi pourrait être doté d'une deuxième configuration lui permettant d'atteindre 800 km d'autonomie. Elon Musk clame alors que 600 km d'autonomie pourraient être récupérés en seulement 30 minutes grâce à un superchargeur innovant baptisé MegaCharger. Le Tesla semi promet 4 moteurs électriques indépendants placés à l'arrière et capables de fournir suffisamment d'énergie pour que le véhicule passe de 0 à

96 km/h en 20 secondes et à tant chargé à son poids maximal (5 secondes à vide). Toujours d'après le constructeur, il serait capable de monter une pente inclinée à 5% à une vitesse de 104 km/h



Renault Trucks s'est bien positionné sur l'électrique.

et pourrait disposer d'un mode de conduite autonome. A l'heure actuelle, il reste en phase de test et butte sur la production des batteries. Désireux de se positionner en concurrent de Tesla, l'ambitieux Nikola Motors est-il toujours dans la course ? Entre déboires financiers, bluff technologiques et projets alléchants, difficile de s'y retrouver. D'autres acteurs plus confidentiels sont sur les rangs, comme les américains Cummins, Balgon Corporation et Thor Trucks, sans oublier les tentatives avortées d'Uber pour lancer le camion autonome. Volkswagen non plus ne cache pas ses ambitions dans le poids-lourd électrique et il y a fort à parier que d'autres constructeurs tenteront de s'approprier une part du marché.

Des freins à lever

Pour autant, le camion électrique a encore du chemin à faire avant de parcourir les routes du monde. Les terres rares, matières premières stratégiques au niveau mondial, sont un constituant essentiel des bat-

teries, dont les performances techniques et le coût doivent être améliorés. La durée d'utilisation, les fréquences de recharge et leur poids demeurent le principal frein, car l'autonomie des véhicules en dépend. Pour le moment, seul le transport courte distance semble assez facilement pouvoir être mis en place. Autre point qui fera la différence et qui ne dépend pas des constructeurs : le réseau de bornes de chargement. Comme pour la voiture particulière, il devra être suffisamment étoffé pour qu'un conducteur puisse réaliser ses déplacements sans se soucier de la proximité d'une borne adaptée à son véhicule. Exigence supplémentaire : il faudra raccourcir le temps de charge, car il est difficile de penser qu'un chauffeur routier patiente pendant 8h que son poids-lourd se recharge. Autrement dit, il faudra aussi que les pouvoirs publics, tant à l'échelle nationale qu'europpéenne, se saisisse du problème et lève l'obstacle... La question vaut aussi pour l'hydrogène et les carburants alternatifs. La France ne développera pas d'infrastructures de recharge pour les poids lourds si les constructeurs ne développent pas leurs véhicules en France. Mais les constructeurs risquent d'hésiter à développer des modèles qu'ils auront du mal à vendre si les infrastructures ne suivent pas... « La France ne peut pas

n'être qu'un lieu de consommation de camions, résume Valentin Rodriguez, elle doit aussi s'imposer comme une étape majeure sur le chemin technologique des constructeurs de VI et de bus. » Parmi les nombreux leviers dont l'Etat dispose pour débloquent la situation, FO Métaux considère qu'il faut sans attendre se saisir de celui de la commande publique, qui a notamment su être mobilisé pour soutenir l'aéronautique. Au-delà, les problématiques du poids-lourd renvoient à des questionnements comme l'aménagement du territoire et des infrastructures routières dans leur ensemble (voir p.8) et, plus largement à nos modes de consommation et à des choix de société dont le transport n'est qu'une conséquence...

Sortir du diesel et du carbone

Quelles alternatives au diesel ? La question agite le landerneau automobile depuis de longs mois et s'est imposée comme incontournable pour l'ensemble de la filière. Les camions rouleront-ils plus propres demain ? Tour d'horizon des solutions à l'étude.

Depuis le dieselgate, l'ensemble de l'industrie automobile, fortement incité par les pouvoirs publics, a décidé de la mise à mort de ce carburant et des motorisations qui y sont liées. En parallèle l'accord de Paris sur le climat a édicté des objectifs de réductions de CO² très ambitieux. Malgré une consommation moyenne de 34 litres aux 100 kilomètres, le poids lourd reste bien plus performant que le véhicule léger au regard de la tonne transportée. Mais la mise en œuvre de l'électromobilité est complexe avec les systèmes à batterie. Le poids de ces dernières ampute sévèrement la capacité de chargement et le besoin de

triels majeurs du poids lourd en Europe, Daimler et Volvo (incluant Renault Trucks) se sont unis en créant une Joint-Venture pour partager le coût de l'innovation, forcément colossal dans ce domaine. Les uns derrière les autres, les constructeurs européens comme asiatiques proposent leurs véhicules tout électriques avec la distribution urbaine comme marché immédiat puis la moyenne et la longue distance en perspective pour la prochaine décennie. Ainsi le groupe Volvo aura livré 200 véhicules électriques en 2020 à ses clients dont 127 véhicules fabriqués en France par Renault à Batilly pour les Master et Renault Trucks à Blainville-sur-Orne pour les Renault Trucks D et Volvo FE/FL. IVECO, de son côté, a fait le choix des moteurs à gaz, option intéressante de réduction de la pollution et du volume de carbone, mais qui nécessite de se pencher sur les alternatives à long terme à la dépendance au carbone. Existe-t-il des solutions plus propres, plus économiques et adaptées aux camions que le diesel ? La question est posée. Les industriels tentent d'y répondre.

recharge
a u g -
mente les
t e m p s
d'immo-
b i l i s a -
tion des
v é h i -
cules.
L'avenir
à long
terme
se m -
b l e
d o n c
se fo-
c a l i -



La question de la maintenance et des compétences afférentes ne devra pas être oubliée.

ser sur l'hydrogène et la pile à combustible, sujet sur lequel les deux indus-

Les carburants verts

Lancé le 8 novembre 2018 en France par Avril, groupe spécialisé dans les huiles alimentaires, Oleo 100 se veut 100 % végétal, là où ses prédécesseurs ne pouvaient être mélangés au diesel qu'à hauteur de 10 %. Pas besoin de changer de camion pour l'utiliser, seuls quelques réglages seraient nécessaires. Objectif : remplir les réservoirs de 15 000

camions ou bus en 2022. Le produit promet une réduction des gaz à effet de serre (GES) de 60 % et une pollution moindre, pour un prix égale à celui du diesel, offrant de surcroît un débouché à la surproduction hexagonale de colza. Reste à savoir si l'empreinte écologique de cette agriculture est bien intégrée à l'ensemble de l'équation, et si les infrastructures actuelles de distribution y sont adaptées. Dans les carburants « verts », le bioéthanol essaie lui aussi de s'imposer. Homologué en France en 2016, il est issu de la décomposition de la biomasse et composé à plus de 90 % d'éthanol. S'il est parfaitement compatible avec les objectifs environnementaux du transport, il l'est un peu moins avec ses contraintes. Nécessitant un moteur spécifique et un entretien plus contraignant, il pâtit surtout d'un pouvoir calorifique bien inférieur à celui du diesel. Résultat : deux fois moins de kilomètres parcourus avec le même plein. Autre frein à son utilisation : il n'est pas disponible en station essence mais stocké dans des cuves sur les sites des entreprises qui l'utilisent. Autrement dit, il reste réservé aux flottes captives...

Autre candidat : le biogaz (issu de la méthanisation des déchets alimentaires et végétaux), qui promet une réduction des émissions de NOx (oxydes d'azote) de plus de 80 % (un chiffre sujet à débat pour les spécialistes), les émissions de particules fines de près de 95 % et les émissions de GES jusqu'à 20 %. On retrouve dans cette catégorie le méthane (Gaz Naturel Véhicule (GNV) ou le Gaz Naturel Liquéfié (GNL, version liquéfiée du GNV). Les constructeurs les plus avancés ont réussi à faire sauter deux verrous technologiques sur la puissance et l'autonomie et la filière est considérée comme mature, bien que le réseau de distribution soit à étendre. Environ 20 % moins cher que le diesel à la pompe, il demande néanmoins surcroît à l'achat, de 30 à 40 %, et de l'entretien, de 10 à 15 %, en moyenne par rapport à un camion diesel Euro 6.

Le miracle de l'hydrogène ?

Assaisonné à toutes les sauces de la révolution verte, l'hydrogène s'efforce de conquérir aussi le transport lourd. On l'a vu précédemment avec Daimler Volvo et Renault Trucks mais ces derniers mois, Toyota et Hino Motors ont aussi annoncé leur intention de développer en collaboration un poids lourd à pile à combustible à hydrogène. Tandis que de nombreux constructeurs planchent plus discrètement sur le dossier. D'autres ont été plus tapageurs et ont eu tort de l'être, comme Nikola Motor, qui a présenté en 2016 un prototype de poids-lourd électrique équipé d'une pile à combustible, avec une autonomie affichée de 2 000 km pour 35t de marchandises. Après avoir engrangé pour 4 milliards de dollars de commandes et s'être introduit en bourse, Nikola Motor s'est révélé être une supercherie : un rapport d'audit a montré que l'entreprise ne maîtrisait aucune des technologies qu'elle prétendait maîtriser. Comme quoi il y a aussi des arnaqueurs verts...

Des solutions improbables

Un carburant à base de paille de blé, voilà ce que propose la start-up Global Bioenergies, spécialisée dans la chimie dite « verte », qui en tire de l'isobutène. Lequel peut notamment être converti en essence ou kérosène. Seule sur son créneau, l'entreprise mise cependant toujours sur les hydrocarbures, bien qu'ils ne soient ainsi



Le coréen Hyundai fait partie des constructeurs qui misent sur l'hydrogène

plus issus du pétrole... Plus étonnant, plusieurs projets sont en cours pour mettre au point un carburant à l'eau. Le néerlandais Eleqtec et la start-up australo-israélienne Electriq~Global se sont ainsi alliées pour développer un moteur à eau reposant sur le principe de « L'Oiseau Buveur », ce jouet qui utilise les lois de la physique pour qu'une tête d'oiseau en plastique plonge régulièrement dans un verre d'eau. De là à déplacer un semi-remorque...

Au-delà de la recherche de carburant propre et performant, la question concerne aussi l'organisation des flux logistiques, et ce fameux dernier kilomètre qui coûte tant, à tous points de vue. Plus que jamais, les probléma-



tiques du poids-lourd doivent être prises dans leur ensemble.

Le bout de la route : si près et si loin

En croissance déjà fortement soutenue au cours de la dernière décennie, l'e-commerce a connu une véritable explosion suite à la pandémie, remettant sur le devant de la scène une problématique devenue un véritable casse-tête pour le monde du transport : le redoutable « dernier kilomètre ».

En 2019, selon l'ARCEP, plus d'un milliard de colis ont été livrés en France. Les prévisions des professionnels de la livraison laissent entrevoir un volume global de marchandises expédiées dans le monde multiplié par 4 d'ici 2050. Difficile de dire combien de camions il faudra pour aller du producteur au consommateur mais tous les acteurs s'accordent pour considérer que le chiffre sera énorme. Ce qui ne fera qu'accentuer les difficultés auxquelles font déjà face les transporteurs. Pour les constructeurs de poids-lourds, les enjeux sont considérables, les défis à relever vitaux. Au premier rang des problématiques à traiter : la réduction du coût de ce dernier kilomètre (25 et 30% du coût de livraison).

Si l'essentiel du trajet se déroule sans difficulté majeure, c'est bien dans sa phase finale que les choses se corsent. Si le transporteur doit livrer la marchandise à son destinataire, il faut prendre en compte le fait que dans un seul camion sont rassemblées de nombreux autres produits dont les adresses de livraison sont disséminées à travers toute la ville. À l'autre bout de la chaîne, des consommateurs citoyens, de plus en plus sensibles à l'impact du transport sur l'environnement et qui peuvent constater le passage de trois camions différents dans la journée pour leur livrer trois colis. L'équation est complexe et ne pourra être résolue par les seuls constructeurs. Arrêts nombreux, embouteillages, temps perdu, impossibilité de mutualiser les coûts de livraison en bout de parcours : autant d'éléments qui font grimper la facture. « Une intervention de l'Etat et des collectivités locales pour réglementer l'accès aux villes doit encore se durcir pour rationaliser le dernier kilomètre, les ZFE (Zone à Faibles Emissions métropolitaine) sont seulement une étape qui devra entraîner des arrêts moins nombreux avec plus de colis » indique Olivier Repessé, DSC FO chez Renault Trucks. S'y ajoute le fait que plus le livreur réalise de livraisons, plus son camion se vide, et plus la livraison coûte cher. Et c'est encore plus vrai en zone rurale, où ce "dernier kilomètre" peut en fait représenter 10 à 20 km, alors qu'en grande ville il n'est plus que de quelques centaines de mètres.

Dans la jungle urbaine

Si les questions de logistique s'imposent ici au premier plan dans la recherche de solutions (avec tout ce que cela suppose de réflexion politique en termes d'aménagement du territoire mais aussi d'organisation des logiques commerciales), les constructeurs poids-lourd ont néanmoins un rôle majeur à



Le casse-tête des livraisons urbaines

jouer.

La pollution induite par le transport de marchandises en ville pouvant atteindre 20% des émissions totales générées par le secteur des transports, et vu la rapide évolution des normes en ce domaine, la mise au point de nouvelles motorisations plus éco-compatibles est devenue une priorité (voir p. 6). L'usage de véhicules propres et plus silencieux apparaît comme une vraie alternative aux restrictions de circulation des véhicules diesel. Il nécessitera toutefois un certain investissement pour remplacer une partie ou la totalité de la flotte de transport par des camions ou fourgons électriques ou hybrides, pour lesquels l'offre est encore insuffisante. L'approche de la ville étant un véritable casse-tête pour certains gabarits de véhicules, et plus particulièrement les fourgons et camions, il est aussi devenu urgent de repenser totalement la physionomie des véhicules appelés à circuler en milieu urbain, afin de prendre également en compte les contraintes liées aux multiples arrêts et au stationnement dans des tournées pouvant compter jusqu'à 80 points de livraisons.

Parmi les solutions envisagées, plusieurs expérimentations sont en cours. Hormis la livraison par drone (davantage du ressort des métallos de l'aéronautique), le recours à des véhicules plus petits, comme des triporteurs électriques, est à l'étude. Mais le Graal pourrait se dessiner à grands coups de bits et d'octets. Avec la lente mais inexorable montée en puissance du véhicule autonome, le monde du transport se penche avec intérêt sur le berceau de l'intelligence artificielle et des systèmes informatiques embarqués. Si les premiers pas sont encourageants (voir p. 9), beaucoup reste à faire et dépend des efforts en Recherche et Développement des constructeurs, encore insuffisants et peu intégrés à la stratégie globale. Plus largement, la mobilité durable porte la nécessité de réfléchir, en amont des transports, aux systèmes de production et de distribution. Cette question, qui concerne l'industrie dans son ensemble, doit absolument faire l'objet d'une réflexion aux plus hauts niveaux dans le cadre d'une stratégie industrielle nationale, que ne cesse de revendiquer notre organisation.

Vers le camion connecté



D'abord déployés dans les véhicules légers, l'informatique et les systèmes connectés s'imposent à présent comme l'atout modernité du transport lourd. La « donnée » devient le Graal des acteurs de la filière qui évaluent à tâtons la valeur ajoutée qu'ils pourraient tirer de ces « datas ». Tout comme la voiture de Monsieur tout le monde fait encore pâle figure à côté de K2000, le poids-lourd n'est pas encore un ordinateur sur roues. Mais il embarque de plus en plus de technologies, domaine dans lequel les constructeurs se livrent à une concurrence acharnée. Ici, il ne faut pas penser « caméra de recul » ou « GPS », mais plutôt services : ceux que le camion connecté va offrir tant au conducteur qu'à l'entreprise, et qui décideront cette dernière à opter pour un modèle en particulier.

Cette informatique embarquée fait de plus en plus partie du paysage des routiers, avec des camions équipés d'ordinateurs de bord toujours plus performants, de nombreux logiciels de suivi et de toutes sortes de capteurs intégrés. Michelin propose ainsi des boîtiers, montés sur le châssis de la remorque, centralisant les informations de capteurs intégrés directement sur les jantes. Kilométrage effectué, charge, statistiques sur le freinage, sur la pression ou la température des pneumatiques, usure des composants sont ainsi transmis au siège de l'entreprise, qui les utilise pour la maintenance prédictive ou corrective. Le flux de données collecté se destine aussi au constructeur, au conducteur ou encore à des prestataires extérieurs comme les services météo ou d'info trafic dans l'optique de la « route connectée » où la mutualisation des informations bénéficie à tous en apportant réactivité et optimisation des performances. La gestion du conducteur et du véhicule se trouve ainsi améliorée. Renault Trucks propose ainsi Prédicit, son offre de maintenance prédictive qui permet de réduire les temps d'immobilisation des véhicules, ou encore Optifleet, sa solution d'informatique embarquée de suivi en temps réel et de gestion de flotte. Ses quatre modules permettent géolocalisation, gestion du temps de conduite, du carburant et des besoins de mobilité. Volvo Trucks, sa maison-mère, dispose d'un système équivalent avec Dynafleet. Du côté de Mercedes Benz, c'est le Truck Data Center qui est à l'affiche avec globalement le même type de prestations.

Un ordinateur sur roues

L'informatique embarquée peut aussi gérer le suivi des différents accessoires du véhicule (palettes, flexibles, antivols, rolls, extincteurs, sangles, transpalettes, etc.). Pratique tant pour re-

médier à des anomalies que contre le vol. Autre domaine dans lequel l'informatique embarquée offre des atouts : les marchandises. De nombreux systèmes permettent un suivi en temps réel de l'état de la marchandise (en attente, en transit, en cours de livraison...), et fournit de surcroît de précieuses informations sur la traçabilité des produits ou encore le bon respect de la chaîne du froid. Pour le conducteur, c'est aussi la possibilité d'être directement informé des consignes de sécurité à suivre en fonction de la dangerosité d'un produit de sa cargaison.

Maîtriser ces services et en développer de nouveaux exigent des constructeurs d'importants investissements, que notre organisation considère comme stratégiques. Ils risquent de l'être encore plus dans les années à venir, avec l'inexorable marche vers les véhicules autonomes. Selon un rapport McKinsey publié en 2019, 80% des livraisons d'ici 2026 seront assurées par des machines autonomes et semi-autonomes, réduisant de 40% le coût de livraison dans les villes. Même si la prévision semble quelque peu exagérée, se positionner sur les hautes technologies appliquées au transport n'est plus une option, mais une obligation. « Pour FO, l'innovation doit être une priorité des constructeurs en France, qui ont à la fois la capacité d'explorer des nouvelles technologies et en même temps la capacité

de les industrialiser rentablement, fait valoir Olivier Pascot, du Groupe de Travail Automobile (GTA) FO Métaux. Comme pour l'auto, la maîtrise de la R&D par le constructeur est pour nous primordial car elle fait partie intégrante de sa stratégie à long terme. » Ici encore, au-delà des investissements, il faut également veiller à ce que la R&D ne soit délocalisée dans les pays dits « Low Cost », avec tous les risques que cela com-

porte pour l'emploi en France, mais aussi en termes de perte de compétences et de savoir-faire technologiques. Il est essentiel pour FO que les pouvoirs publics reprennent la main sur ce sujet et engagent avec les constructeurs des discussions afin d'insuffler une dynamique de relocalisation de la R&D nécessaire aux emplois du secteur comme à notre souveraineté nationale. Que ce soit dans le domaine militaire comme pour le transport des biens de consommation courante, le poids lourd reste un composant essentiel à notre vie de tous les jours.

Le poids-lourd de demain sera technologique ou ne sera pas. La capacité à se positionner sur ces créneaux à haute valeur ajoutée aura des conséquences non seulement sur l'emploi mais aussi sur l'attractivité industrielle de la filière dans notre pays.



ipeca.fr

IPECA, LA PROTECTION SOCIALE DES PROFESSIONNELS DE L'AÉRONAUTIQUE ET DE L'AÉROSPATIALE CIVILE ET MILITAIRE.

IPECA œuvre, depuis plus de 70 ans, pour
le bien-être de la communauté de l'aéronautique
et de l'aérospatiale civile et militaire.

Elle protège les femmes et les hommes de ce secteur
dans tous les domaines de la protection sociale
complémentaire, **collective ou individuelle**,
en **santé** comme en **prévoyance**.

**COMPLÉMENTAIRE SANTÉ
GARANTIE DÉCÈS
SURCOMPLÉMENTAIRE SANTÉ**

Pour en savoir plus :

0 810 510 510

Service 0,05 € / appel
+ prix appel

IPECA PRÉVOYANCE - 5 rue Paul Barruel - 75740 Paris cedex 15

Institution de Prévoyance régie par le titre III du livre IX du code de la Sécurité sociale relevant de l'Autorité
de Contrôle Prudentiel et de Résolution (ACPR) 4 place de Budapest - CS 92459 - 75436 Paris cedex 09.

IPECA
UNE VIE À VOUS PROTÉGER

Les dividendes à la hausse

En ce printemps 2021, le versement d'aides publiques aux entreprises continue, celui des dividendes aussi : dans une nouvelle note du 27 avril, l'Observatoire des multinationales montre que le CAC40 s'apprête à approuver le versement de 51 milliards d'euros à ses actionnaires. Une hausse de 22 % par rapport à l'année dernière, enterrant toutes les promesses de « modération des dividendes » pendant la pandémie de Covid-19. 51 milliards, c'est l'équivalent de l'ensemble des dépenses de personnel annuelles des hôpitaux publics (soit les rémunérations de 960 000 personnes, soignantes et non soignantes) ! Coté aides publiques, l'inflation va bon train : le coup de pouce aux entreprises, qui représentait 65 milliards en 2007, se montait en 2020 à 155 milliards... La France est, pour une fois, au premier rang européen. La part de l'investissement et des augmentations salariales dans cet ensemble demeure, elle, risible.



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

(Re)localisation : quelle part pour l'industrie ?

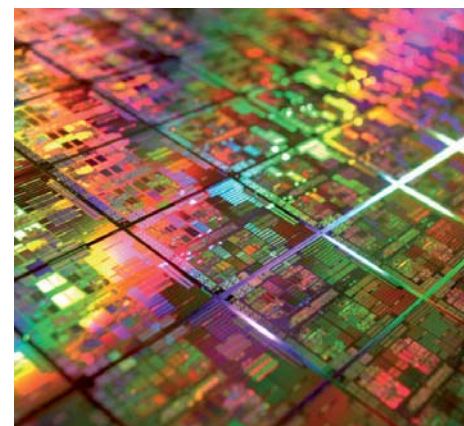


Avec 36 nouvelles entreprises sélectionnées lundi 10 mai, elles sont désormais 309 à recevoir le soutien de l'État dans le cadre de l'opération «(re)localisation», une aide pour maintenir l'activité en

France, lancée en août dernier pour « soutenir les investissements stratégiques dans les secteurs critiques ». On notera la présence de Kalray, spécialiste des semi-conducteurs (dont FO Métaux vous parlait dans son numéro de mai 2021) ou encore ArcelorMittal, qui recevra par exemple une aide pour expérimenter la 5G sur son site industriel de Dunkerque dans le Nord. Comme trop souvent, des conditionnalités (il faut tout dépenser), mais peu de contreparties, et encore en termes vagues. A croire que personne n'a lu le rapport parlementaire sur le sujet, et que votre journal décortiquera dans son numéro d'été...

Semi-conducteurs : le prix de la pénurie

Alors que la plupart des secteurs industriels continuent de pâtir de la crise des semi-conducteurs, dont FO Métaux décortiquait la mécanique dans son numéro d'avril, les premiers chiffres sur ses conséquences ont été publiés à la mi-mai. C'est pour l'automobile que l'impact va être le plus lourd : Ce ne sont pas 61 milliards de dollars (soit 50 milliards d'euros), comme annoncé en janvier, mais 110 milliards de dollars (l'équivalent de 90 milliards d'euros) que les fabricants de voitures pourraient perdre en 2021 en raison de cette crise. Près de 3,9 millions de véhicules n'auraient pu être produits en raison de la pénurie, qui a contraint les constructeurs à fermer temporairement certains sites de production. A l'origine de cette crise, la stratégie purement financière des acteurs industriels, sur laquelle FO Métaux avait alerté il y a déjà près d'une décennie...



Aéronautique : pas de crash pour l'emploi

Secteur industriel le plus dynamique avant la crise, l'aéronautique a été particulièrement touchée par les conséquences de la pandémie. Une note de la DARES publié en mai vient confirmer que sans le recours à l'APLD, pour lequel notre organisation a pesé -avec succès- de tout son poids, le bilan sur le plan de l'emploi aurait été bien pire. La DARES s'inquiète également d'une baisse des recrutements dans l'aéronautique, qu'elle place au même niveau que le reste de l'industrie sur ce plan. C'est oublier que l'emploi dans le secteur a connu une croissance de 25 % entre 2007 et 2019 et que, même s'il réduit la voilure, le secteur aéronautique reste un moteur incontournable de l'économie nationale...







**[Améliorer les conditions de travail,
C'est essentiel pour défendre les salariés.]**

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

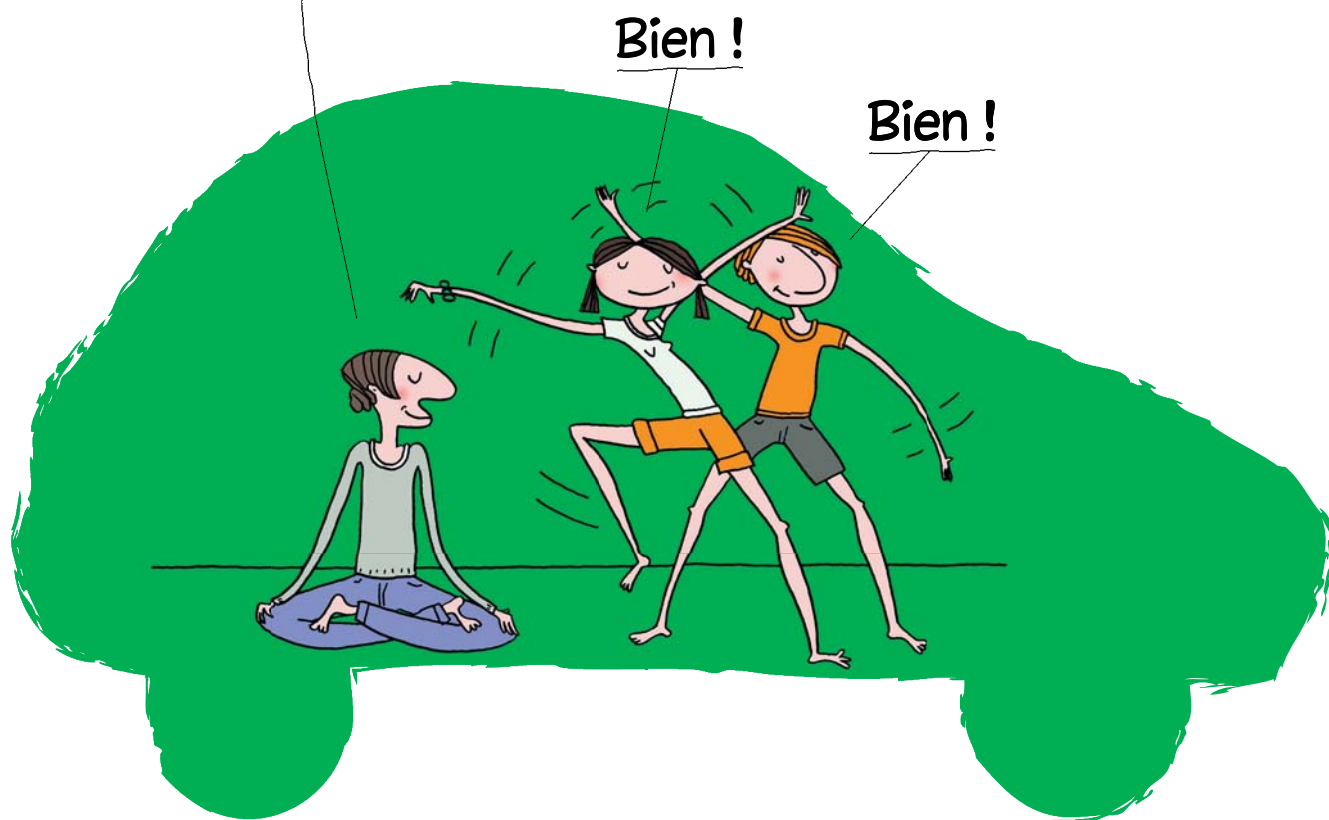


FO
Métaux
Notre industrie,
nos emplois !

MUTUELLE SANTÉ

91 % des clients satisfaits*

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



CDR69SF_0120 - Siège social : 39, avenue d'Iéna - CS 21687 - 75202 Paris Cedex 16 - Illustration : ©Marcel

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

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

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



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

Atlantique Automatismes Incendie : la crainte d'une réorganisation



Les métallos FO, comme à leur habitude, ont préparé leur dossier et ont été force de proposition pour apporter de nouveaux droits à l'ensemble des salariés : Prime Transport, Prime Habillage Déshabillage, Délai de prévenance, etc. Mais en ce printemps 2021, chez AAI, la direction a rapidement balayé toutes possibilités d'échanges en refusant de parler de tout autre sujet ne figurant pas dans le projet d'accord sur les déplacements professionnels des personnels de chantier, qui vise à les soumettre à une plus grande permutableté entre les activités Travaux Neufs et SAV, à supprimer progressivement les déplacements avec des véhicules personnels, à créer des binômes équipés de véhicules sociétés aménagés pour recevoir tout l'outillage chan-

tier. Dans ce dossier, FO se bat pour éviter une perte de rémunération de plusieurs centaines d'euros mensuels pour ces salariés, mais également pour le respect de l'Accord National de 1976 sur les conditions de déplacement.

« Nous craignons que cet accord ne s'inscrive dans un projet plus global de réorganisation de l'entreprise avec des agences qui deviendraient des entreprises à part entière, confie le délégué syndical Vincent Andries. Nous en voulons pour preuve, un transfert de tout ou partie des compétences des services généraux du Siège de AAI vers la Holding : Service informatique, Comptabilité, RH, Gestion Parc Automobile. » Une mutualisation des services qui se met en place depuis deux ans tandis que, au niveau des établissements, les directeurs d'agences deviennent progressivement des gestionnaires d'entreprise, chapotés par des directeurs de Régions. Cette réorganisation, si elle se confirme, aura de très lourdes conséquences sur la représentation des salariés, qui s'en trouvera fortement diminuée car diluée agence / agence ou région / région, dans un contexte où ils ont peur de se présenter à des mandats électifs, à cause de la pression de la Direction et de l'augmentation de la charge de travail...

Chez Atlantique Automatismes Incendie (AAI), spécialisé dans la protection incendie par sprinkler, alors que la négociation sur les déplacements professionnels semble aller droit dans le mur du fait de l'intransigeance de la direction, FO redoute qu'il ne cache un projet plus large qui modifierait en profondeur la physionomie de l'entreprise et dont les salariés paieraient le prix.

Crown vend son fer-blanc

La cession par le groupe Crown de l'essentiel de ses activités dans les boîtes de conserve, les boîtiers d'aérosols, les couvercles et l'emballage promotionnel en Europe au fonds d'investissement KPS, en cours de finalisation, a tout pour inquiéter les métallos FO, qui n'entendent pas voir les sites et les emplois bradés. Tandis que le monde d'après se fait attendre, celui d'avant continue de briller, et avec lui la mise en chantier de meccanos industriels avec la logique financière pour seul guide. Dernier illustration en date : la vente par le groupe d'emballage métallique Crown de 80 % de ses activités dites « fer-blanc » au fonds d'investissement KPS pour se désendetter, se développer dans les canettes et donner dans le rachat progressif d'actions. L'opération va concerner 44 usines dans 17 pays, dont sept en France, pour un montant de 1,9 milliard d'euros. Soumise à certains agréments réglementaires et aux conditions de clôture habituelles, l'opération devrait être bouclée au cours du troisième trimestre de 2021.

Si KPS semble jouir d'une réputation positive, ayant par exemple transformé l'activité de blocs de freinage automobile de Bosch en acteur en pleine croissance sur son marché, la nature même de l'opération a de quoi susciter quelques inquiétudes chez les métallos FO, qui savent bien que ce type de procédé finit trop souvent par des fermetures de sites et des suppressions de postes au nom de la rentabilité financière. Décidés



à relever le défi que leur propose KPS de faire grandir l'entreprise en améliorant sa rentabilité, ils prennent donc une part active aux échanges sur le projet de cession, ne négligeant aucun angle, aucune question pour s'assurer que les intérêts des salariés seront bien pris en compte. « Cette cession sera-t-elle une opportunité pour l'entreprise ? s'interroge la Fédération FO de la métallurgie. Il est trop tôt pour le dire, tout dépendra de la stratégie adoptée. Nous restons ouverts, mais également vigilants. »



Soutenir chacun, c'est s'engager auprès de tous.

Notre action sociale agit dans trois grands domaines : le handicap, la santé et la maladie, la précarité pour apporter son soutien aux plus fragiles et favoriser l'inclusion de tous dans la société.

groupe-apicil.com

SANTÉ | PREVOYANCE | EPARGNE & SERVICES FINANCIERS | RETRAITE

 GROUPE
APICIL
UNIQUES. ENSEMBLE

APICIL Transverse Association de moyens du Groupe APICIL régie par la loi du 1er juillet 1901, n° SIREN 417 591 971 - siège social: 38 rue François Peissel 69300 Caluire-et-Cuire **GRESHAM Banque** SA à Directoire et Conseil de Surveillance au capital de 8 997 634 €, RCS Paris 341 911 576, N°14.120, siège social :20 rue de la Baume - CS 10020 - 75383 Paris Cedex 08. Établissement de Crédit 14.120 soumis au contrôle de l'ACPR, 4 place de Budapest - CS 92459 75436 Paris Cedex 09 **APICIL Asset Management** SA au capital de 8 058 100 € - RCS Paris 343 104 949 - SGP - Agrément AMF n° GP 98038 Siège social 20 rue de la Baume - CS 10020 - 75383 Paris CEDEX 08
Photo : Shutterstock - IN21/FCR0013 - communication publicitaire à caractère non contractuel

USM du Loir-et-Cher : survivre à la crise



Comme l'ensemble des territoires, le Loir-et-Cher n'a pas été épargné par les conséquences de la crise sanitaire. Comme le rapport d'activité de Stéphane Thouzé l'a montré lors de l'assemblée générale de l'USM 41 le 17 mars, la métallurgie a payé un lourd tribut à la Covid-19. Si les entreprises ont massivement recouru à l'activité partielle et à la formation professionnelle, plusieurs secteurs ont fini par basculer vers le non-remplacement des départs en retraite avant d'opter pour des licenciements, notamment dans les secteurs les plus durement touchés, comme l'aéronautique ou l'automobile. Repassant le fil de cette si particulière année 2020, le secrétaire de l'USM a ainsi pu brosser le portrait d'une industrie à la peine dans le département, tout en saluant les mesures auxquelles FO Métaux a contribué, et qui ont amorti le choc au plan social. Il n'a cependant pas caché que « des années difficiles attendent les métallos. » Tous les secteurs ne sont pas égaux devant le virus cependant, puisque plusieurs métiers connaissent des difficultés de recrutement (le Loir-et-Cher anticipe 3 400 recrutements en 2022).

Pour FO Métaux, l'action dans le cadre des politiques régionales de formation professionnelle sont un levier dont il faut se saisir pour préparer la reprise, mais aussi apporter aux salariés et aux entreprises des réponses concrètes sur les besoins en compétences avec du sur-mesure. Il est aussi essentiel de rester à la table des négociations concernant les questions salariales, tant dans les entreprises que dans les différents rendez-vous territoriaux.

Malgré un climat morose, les métallos FO n'en gardent pas moins toute leur motivation et leur énergie, qu'ils emploient à faire grandir notre organisation, pleinement en accord avec les propos de Gérard Ciannarella, qui a souligné la place centrale du développement syndical dans leurs missions. Après un point sur le dispositif conventionnel de la métallurgie et, plus largement, sur l'actualité nationale, le secrétaire fédéral a également insisté sur le caractère incontournable de la formation pour progresser dans le militantisme et faire avancer l'efficacité réformatrice.

La ville de Blois accueillait le 17 mars l'assemblée générale de l'USM du Loir-et-Cher. Les métallos FO se sont retrouvés autour de leur secrétaire Stéphane Thouzé, en présence du secrétaire fédéral Gérard Ciannarella et du secrétaire de l'UD41 Eric Gondy, pour faire le point sur la situation du département et les perspectives d'action de notre organisation.

USM du Vaucluse et Métaux d'Avignon : toujours dynamiques

Ce 12 mars, les métallos FO du Vaucluse, et plus particulièrement d'Avignon, se sont retrouvés dans les locaux de l'Union départementale pour l'assemblée générale de leur USM, suivie de celle du syndicat des Métaux de la cité des papes. Réunis autour de leur secrétaire Laurent Ruiz, du secrétaire fédéral Gérard Ciannarella et du secrétaire général de l'UD 84 Jean-Luc Bonnal, ils sont revenus sur l'année mouvementée qui vient de s'achever.

Si l'année 2020 n'a pas permis aux métallos FO vauclusiens de tenir leurs assemblées générales en 2020, celles qui se sont tenues le 12 mars ont montré qu'elle ne les a pas empêchés de faire tout leur possible pour continuer d'œuvrer au développement de notre organisation et à son action à de multiples niveaux. Ils sont ainsi parvenus à créer une nouvelle implantation chez Hertz, malgré les restrictions liées à la pandémie, avec la DSC Marie Lebert. Ils se sont également attachés à se préparer pour la négociation des protocoles pré-électorales, portes d'entrée dans de nombreuses entreprises, dans la perspective de futures élections professionnelles, et dans l'optique d'aider toutes les structures qui auraient perdu leur représentativité à la regagner.

Les métallos FO d'Avignon et du Vaucluse se sont aussi montrés particulièrement actifs dans les nombreuses commissions où ils sont appelés à siéger et à défendre les intérêts des salariés, notamment au sein de la commission paritaire régionale de l'emploi et de la formation professionnelle (CPREFP), sans oublier les négociations menées avec l'UIMM au plan local sur les questions salariales pour obtenir des bons

niveaux de TGA ou de RAG.

Pour maintenir cette efficacité dans l'action, les métallos le savent, la formation

syndicale est incontournable. C'est d'ailleurs ce que Gérard Ciannarella a rappelé en préambule de son intervention. Il est ensuite revenu sur les négociations pour la refonte du dispositif conventionnel de la métallurgie, dont sont régulièrement informés les métallos, qui ont fait savoir leur satisfaction à cet égard. Enfin, le secrétaire fédéral a rappelé l'importance de la mobilisation autour des élections TPE, qui se tenaient du 22 mars au 6 avril, et qui comptent pour la mesure de la représentativité.



Vers une Europe sociale ? IndustriALL pose la question

IndustriALL Global Union, dont notre organisation est un membre pilier et qui regroupe les mouvements syndicaux de l'industrie au plan européen, a réagi au plan d'action que la Commission européenne a dévoilé le 4 mars dernier autour de l'emploi et de la formation. Si le document va dans le bon sens, trop de zones de flou demeurent, qu'il faudra éclaircir pour aller au-delà des déclarations d'intention.

La dimension sociale sera-t-elle au cœur de la reprise après la crise de la COVID-19 ? C'est en tout cas ce que laisse supposer le plan d'action présenté le 4 mars dernier par la Commission européenne pour la mise en œuvre du socle européen des droits sociaux (proclamé en 2017 lors du sommet social de Göteborg). Dans ce nouveau plan, la Commission européenne propose une série d'actions à mettre en œuvre au cours du mandat actuel et fixe trois objectifs à atteindre au niveau européen à l'horizon 2030 : faire progresser l'emploi, la formation, mais aussi réduire le nombre de personnes menacées de pauvreté. Le géant syndical européen IndustriALL European Trade Union, dont notre organisation est un des piliers et des membres les plus actifs, s'est penché en détail sur ce plan. Son analyse vient sérieusement nuancer les effets de communication de l'Europe. Si IndustriALL salue le champ d'application, les intentions du plan d'action et ses objectifs, elle note les actions proposées ne sont pas toujours à la hauteur des promesses. « Le plan d'action n'est pas la solution miracle qui rééquilibrera la dimension économique », résume Stéphane Martegoute, qui représente FO Métaux dans de nombreux comités d'IndustriALL.

Pour des emplois de qualité

Sous-divisé en quatre chapitres (emploi, compétences, protection et inclusions sociales, et un volet dénommé « s'unir pour réussir »), le plan présente

une série d'initiatives qu'entend mener la Commission européenne, ainsi qu'une série d'actions que les Etats membres, les partenaires sociaux et les autres parties prenantes sont encouragés à entreprendre. S'attardant essentiellement sur celles présentant un intérêt pour les secteurs industriels, IndustriALL approuve certes l'objectif de créer plus d'emplois, mais souligne qu'ils doivent être de qualité, ce qui passe par des droits sociaux et des droits des travailleurs ambitieux ainsi que la suppression de toutes les formes de travail précaire. La proposition législative sur les conditions de travail des travailleurs des plateformes et l'initiative visant à garantir des négociations collectives pour certaines catégories de travailleurs indépendants sont bienvenues et nécessaires. Dommage que ne soit pas mentionné la directive pour des conditions de travail transparentes et prévisibles, ou la législation sur le salaire minimum...

Manque de vision globale

Le plan d'action offre une bonne description de l'impact de la numérisation sur le monde du travail, encourageant au passage les partenaires sociaux à assurer le suivi de leur accord-cadre autonome sur la numérisation. Néanmoins, la Commission échoue à proposer du neuf sur le droit à la déconnexion et le télétravail, ignorant les recommandations du Parlement européen, ce qui est d'autant plus déplorable que ce mode d'organisation du travail ne disparaîtra pas avec la fin de la pandémie. « Aucun lien n'est fait entre la double transition numérique et écologique, déplore Stéphane Martegoute, ni pour rattacher le plan d'action au Pacte vert pour l'Europe, alors que ces sujets requièrent une vue globale. »

Enfin, le plan insiste sur la formation sans réellement aborder la question de son financement, ni faire mention du rôle clé du dialogue social et des négociations collectives à tous les niveaux pertinents pour garantir une formation adéquate. S'il reconnaît la nécessité d'étendre la couverture des négociations collectives et d'empêcher la diminution de la densité organisationnelle des partenaires sociaux, il ne propose aucune initiative concrète pour améliorer la situation.

<https://news.industriall-europe.eu/Article/575>



Dispositif conventionnel : l'heure du point



Si les restrictions de déplacement liées au 3^{ème} confinement ont conduit au report ou à l'annulation de nombreuses assemblées générales et coordinations, elles n'ont pas empêché notre Fédération de tenir en avril une série de réunions d'informations à destination des USM concernant l'avancée de la refonte du dispositif conventionnel de la métallurgie, dans laquelle FO Métaux est engagée depuis juin 2016. C'est ainsi que sept demi-journées ont été organisées –chacune consacrée aux USM des régions couvertes par un secrétaire fédéral– pour faire le point sur l'avancée des négociations et les étapes à venir. C'est par le biais de la visio-conférence que les secrétaires d'USM ont rejoint le secrétaire général de la Fédération FO de la métallurgie Frédéric Homez, le trésorier fédéral Jean-Yves Sabot, le secrétaire fédéral Gérard Ciannarella, qui coordonne les USM, son homologue Edwin Liard pour un développement sur la formation professionnelle, Valentin Rodriguez et le secrétaire fédéral de leur région du jour, sans oublier une intervention d'une institution de prévoyance de la Fédération sur la prévoyance sociale.

Ce sujet, qui fait l'objet du thème 7 dans les discussions sur l'EDC, était ensuite abordé par Jean-Yves Sabot qui, après avoir rappelé la distinction entre prévoyance lourde et frais de santé, a souligné que l'enjeu des négociations était de faire progresser les droits des salariés en la matière, notamment au sein des PME et TPE, ceux des grands groupes étant souvent mieux couverts. « Si les ingénieurs et cadres de la métallurgie ont une couverture pour le gros risque, a-t-il fait valoir, le reste est nettement insuffisant et nous comptons bien l'améliorer. » Evoquant ensuite la stratégie de FO Métaux dans la négociation, il a rappelé la cohérence dont elle fait preuve, étant la seule à avoir exprimé des positions claires dès le début des discussions.

Frédéric Homez faisait ensuite le point sur le thème 8, celui des rémunérations. Au-delà d'un décryptage de la méthode adoptée par l'UIMM dans ce dossier et de l'importance du travail préalable aux discussions, notamment pour recenser près de 1 200 compléments conventionnels, il a raconté le combat mené par notre organisation pour défendre la prime d'ancienneté chère aux métallos –avec succès!– et être force de proposition quant à un mode de calcul compatible avec les nouvelles classifications. Il a également présenté les nombreuses « mises à jour » réalisés sous forme d'avenants depuis le début du cycle de négociations, rappelant que FO Métaux avait obtenu satisfaction sur son refus d'une application par lots, aboutissant à un report d'une année pour l'application du dispositif, soit au 1^{er} janvier 2024.

Décryptage

Suivait Valentin Rodriguez pour une rapide présentation du thème 9 (dialogue social en entreprise), dans laquelle il exposait la volonté de FO d'améliorer les moyens de représentation du personnel, notamment au niveau des CSSCT, mais aussi la prise en compte par notre organisation de l'impact que les nouvelles classifications ne manqueront pas d'avoir au niveau du collège électoral. Edwin Liard prenait ensuite la parole pour évoquer la récente réforme de la formation professionnelle et ses nombreuses implications pour les métallos, sans oublier les chantiers qui les attendent dans ce domaine. Les nombreux échanges avec les responsables d'USM ont été aussi utiles qu'appréciés de part et d'autre, et se sont conclus par la mise à disposition de documents synthétisant les discussions sur l'EDC. « Ce lien permanent entre la Fédération et les représentants de terrain que sont les USM est une des forces de notre organisation, considère Frédéric Homez. C'est ainsi que nous représentons les salariés et que nous pouvons réellement parler et négocier en leur nom, au plus près de leurs intérêts. »

Durant tout le mois d'avril, FO Métaux a organisé des réunions d'informations avec les responsables de l'ensemble des USM afin de faire avec eux un point d'étape dans les négociations sur la refonte du dispositif conventionnel de la métallurgie, d'échanger avec eux et de prendre en compte les remontées des territoires pour affiner les positions que défend l'équipe fédérale à la table des négociations.



Freudenberg : une belle unité



C'est à la fois en présentiel et par visioconférence que les métallos FO de Freudenberg FST et FJESAS, en Haute-Marne, ont tenu leur assemblée générale le 26 mars. Rassemblés autour de leurs secrétaires respectifs Jaouad El Barni et Bruno Lecomte, en présence de la secrétaire fédérale Géraldine Nivon et du secrétaire de l'UD52 Philippe Cousin, ils ont profité de l'occasion pour se mettre en ordre de bataille dans la perspective des prochaines élections professionnelles.

C'est ce qui s'appelle faire d'une pierre deux coups. Le 26 mars, à Langres, se tenaient deux assemblées générales, qui n'en faisaient qu'une seule. Ce jour-là, les métallos FO de Freudenberg FJESAS (joints élastomères) et de Freudenberg FST se sont retrouvés pour leur première réunion depuis la fusion des deux entités au sein de Freudenberg FST, leader européen du joint d'étanchéité et de joints élastomères dans le secteur automobile. L'opération, dont les métallos avaient connaissance depuis plusieurs mois, a pour but de préparer le groupe à l'évolution du marché automobile, avec la fin annoncée des moteurs thermiques, et a abouti à faire de Langres un site central pour Freudenberg, qui y produit d'ores et déjà des joints pour batteries pour moteur électrique et préparent la validation de prototypes. Pour les métallos FO, ce rapprochement se traduit notamment par la renégociation à venir de l'ensemble des accords des deux entités dans les 15

mois à venir. Pour s'y atteler efficacement, l'équipe FO a donc désigné un nouveau bureau rassemblant les compétences des deux syndicats préexistants, mettant l'ancien secrétaire de Freudenberg FST Jaouad El Barni à la tête du syndicat, et Bruno Lecomte, son homologue chez FJESAS, au poste de secrétaire adjoint. « Nous allons travailler tous ensemble avec la plus grande implication, s'est réjoui Jaouad El Barni, dont le propos a été appuyé par Bruno Lecomte, en mettant nos forces, nos talents et nos énergies au service des salariés. » Cette détermination trouvera rapidement à s'appliquer avec l'échéance, l'an prochain, des élections professionnelles. Géraldine Nivon a, dans cette perspective, rappelé les sept critères de représentativité syndicale, condition essentielle pour être non seulement efficace mais aussi légitime. Les métallos FO ont d'ailleurs profité de l'occasion pour remettre à jour l'ensemble de leurs instances en vue de la bataille électorale à venir.

Véronique Salles nous a quittés

La Fédération FO de la métallurgie a appris avec tristesse et émotion la disparition de Véronique Selles le 1^{er} mai 2021 à l'âge de 55 ans, des suites d'une longue maladie.

Avec le décès de Véronique Selles, c'est une grande dame et une amie sincère que viennent de perdre les métallos FO d'Airbus Marignane. Entrée à l'aérospatiale de Marignane en 1989, elle a connu toutes les évolutions du site, d'Eurocopter à Airbus Helicopters et finalement Airbus Marignane. Après ses débuts comme agent logistico-commerciale, elle a très rapidement évolué pour devenir responsable de zone au sein du service après ventes, occupant ensuite des fonctions au sein des équipes ventes puis à la logistique et enfin aux offres training.

Durant toute sa carrière, elle aura aussi été une militante convaincue, œuvrant d'abord de manière discrète pour FO, qu'elle avait rejointe à son entrée dans l'entreprise. En 2006, à la faveur des rencontres et des contacts humains qui font le sel du syndicalisme, elle avait accepté de pousser plus loin l'engagement en étant sur les listes électorales de FO Airbus Marignane. En 2010, elle avait rejoint le groupe « Relais Cadre », informant et facilitant le développement de notre organisation dans le 3^{ème} collège, et contribuant plus largement encore au rayonnement de FO. Ce n'est d'ailleurs pas un hasard si elle était par la suite devenue un des piliers du GTC (Groupe de Travail pour les Cadres) mis en place par notre Fédération afin de trouver des moyens d'approche syndicale et faire connaître les valeurs de FO Métaux aux ingénieurs et cadres, pour accroître les adhésions. En 2018, elle avait été élue membre de la Commission Administrative de l'UD13, prolongeant une nouvelle fois son engagement en l'enrichissant d'une dimension plus large. Enfin, en 2019, Véronique avait été élue titulaire au CSE d'Airbus Marignane et avait pris le poste de secrétaire de la sous-

commission Famille et Loisirs.

Sa gentillesse a marqué l'ensemble des personnes qu'elle a pu croiser, de même que sa détermination.

« Dans sa mission de manager ou de déléguée syndicale, Véronique se forçait à trouver une solution sur le plan technique mais également sur le plan social et humain, se souvient le DSC Sylvain Dolza. Se battre pour les autres était sa ligne de conduite. » Elle laisse le souvenir d'une femme de caractère, d'une battante, d'une vraie militante.

La Fédération FO de la métallurgie et son secrétaire général Frédéric Homez adressent leurs condoléances à celles et ceux qui l'ont connue et aimée, et dont ils partagent la peine.



Travailleur handicapé : les obligations du statut

La reconnaissance du statut de travailleur handicapé (RQTH) permet aux personnes concernées de bénéficier de nombreux droits que nous allons aborder au travers d'un rappel des règles en matière d'emploi des personnes en situation de handicap.

Quels sont les bénéficiaires de ce statut ?

Pour bénéficier de l'obligation d'emploi à laquelle les entreprises sont soumises, le travailleur doit remplir au moins l'un des critères suivants :

- détenir le statut de travailleur handicapé attribué par la CDAPH ;
- avoir été victime d'un accident du travail ou d'une maladie professionnelle engendrant une incapacité permanente de 10 % minimum ;
- être titulaire d'une pension d'invalidité ou d'une carte d'invalidité ;
- être titulaire d'une pension militaire d'invalidité ;
- être titulaire d'une pension de victime civile de guerre ou d'un acte terroriste ;
- être titulaire de l'allocation adulte handicapé (AAH) ;
- avoir été victime d'accident dans le cadre d'une mission d'assistance à personne en danger engendrant une incapacité permanente de poursuivre son activité professionnelle.

Quelles obligations existent en matière d'emploi des travailleurs handicapés ?

Toute entreprise disposant d'au moins 20 salariés (à temps plein ou partiel) doit employer des travailleurs en situation de handicap à hauteur de 6 % minimum de l'effectif total de l'entreprise. Depuis la loi avenir, les modalités de calcul ont changé depuis le 1^{er} janvier 2020.

Les objectifs sont les suivants :

- Responsabiliser les entreprises : le décompte de l'obligation d'emploi se situe au niveau de l'entreprise, et non plus de l'établissement. Toutes les entreprises, y com-

pris celles comptant moins de 20 salariés, déclareront leur effort en faveur de l'emploi des personnes handicapées.

■ Faire du dialogue social un levier pour l'embauche de personnes handicapées : La durée de ces accords est désormais limitée à trois ans renouvelable une fois.

■ Développer une politique d'emploi inclusive : tous les types d'emploi seront pris en compte dans le décompte des bénéficiaires de l'obligation d'emploi.

■ Simplifier la déclaration d'obligation d'emploi des travailleurs handicapés (DOETH) : suppression de certaines déductions et minorations et de la déclaration spécifique pour le calcul de l'obligation d'emploi, qui s'effectuera via la déclaration sociale nominative (DSN).

A quoi s'expose mon employeur s'il ne respecte pas ces obligations ?

Si une entreprise ne les respecte pas, elle s'expose au paiement d'une contribution annuelle à l'association de gestion du fonds pour l'insertion professionnelle des personnes handicapées (AGEFIPH), variant suivant les effectifs de l'entreprise.

L'employeur dispose également d'autres options lui permettant de s'acquitter partiellement de cette obligation.

L'accueil en stage de personnes en situation de handicap

Chaque stagiaire sera comptabilisé au prorata de son temps de présence dans l'entreprise et les conditions suivantes devront être réunies :

- les stagiaires doivent être reconnus personnes handicapées, c'est-à-dire appartenir à l'une des catégories des bénéficiaires pré-

cédemment citées ;

■ les stages doivent faire parties des contrats éligibles : stages de formation professionnelle, stages organisés par l'AGEFIPH ou prescrits par Pôle emploi, stages en alternance dans le cadre de la formation du second degré ou stages d'étudiants dans le cadre d'un cursus de l'enseignement supérieur ;

■ les stagiaires doivent avoir comptabilisé au moins 35h de manière continue dans l'entreprise.

La sous-traitance auprès des secteurs adaptés, protégés ou de travailleurs indépendants

L'employeur a de la possibilité d'engager des actions de sous-traitance et de signer des contrats de fourniture ou de prestations de service avec des structures agréées. Le recours à ce type de contrat permet de s'acquitter de 3% de l'effectif.

Les structures agréées sont :

- les entreprises dites « adaptées » (EA) et les centres de distribution de travail à domicile dans lesquelles 80% des travailleurs sont en situation de handicap ;
- les établissements d'aide par le travail où les employés lourdement handicapés ne disposent pas des facultés nécessaires pour travailler en milieu ordinaire ou dans une entreprise dite « adaptée » ;
- les travailleurs indépendants en situation de handicap.

Versement d'une contribution à l'AGEFIPH (verser annuellement le montant de la sanction de non-respect de son obligation à l'AGEFIPH).

Les aides financières à l'embauche d'un travailleur handicapé

L'entreprise ne sera pas sanctionnée si elle embauche des travailleurs en situation de handicap à un taux inférieur à 6%. Cependant, elle ne pourra pas bénéficier des aides, prestations et services fournis.

Des métaux et des mots

Le mot du mois : Batterie



Notre magazine l'a souligné à plusieurs reprises, les véhicules électriques constituent bien une promesse industrielle, à

condition toutefois de ne pas enterrer trop vite le moteur thermique, et aussi de garder à l'esprit les obstacles à surmonter. Au cœur de ces enjeux, les batteries : leur poids, leur coût, leur impact écologique, leur vitesse de chargement.

Bien avant de désigner de quoi restituer un courant électrique, terme qui date tout de même de 1783, la batterie signifiait tout simplement l'action de battre, en particulier le blé, et de là, dès le début du XIII^{ème} siècle, le prix reçu pour ce travail. L'idée de frapper demeura, appliquée notamment à l'artillerie dès qu'elle fit son apparition sur les champs de bataille : avec une bonne batterie de canons, les défenses ennemies étaient enfoncées.

On le voit, l'autre caractéristique d'une batterie consiste en la réunion de plusieurs éléments utilisés conjointement, en particulier, donc, des dispositifs générateurs de courant (qui allaient devenir, au singulier, « la » batterie de voiture). De même la *batterie de cuisine*, toute *batterie de mesures* décidée par le gouvernement (et là, l'idée de prendre des coups n'est pas forcément usurpée), une *batterie de tests* ou encore ces fameux *élevages en batterie* qui, à juste titre, mettent Brigitte Bardot en fureur. Enfin, plus abstraitement, toute intention demeurant cachée jusqu'au moment où l'on *dévoile ses batteries*.

Vers 1680, le mot renoua en quelque sorte avec ses origines en désignant une manière de battre le tambour en un roulement particulier. C'était lui ouvrir en grand les portes du domaine musical, surtout avec l'apparition du jazz qui donna ses lettres de noblesse à la batterie et à celui dont le talent, grâce à elle, donne le rythme : le *batteur*.

Il arrive hélas que des batteries soient à plat, au propre (sous le capot) comme au figuré, pour qui se sent gagné par une grosse fatigue. Il n'est alors pour celui-ci qu'une solution, qui se profile heureusement avec l'approche des vacances : *recharger ses batteries*.

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

Sudoku

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

Solution du n° 607

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

Mots croisés n° 608

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

Solution du n° 607

C	A	M	B	R	I	O	L	A	G	E
A	B	O	M	I	N	A	T	I	O	N
S	O	U	R	C	E	S	E	N	C	
C	R	S	A	G	I	T	D	O		
A	D	O	N	A	S	C	O	R		
D	A	N	I	E	L	K	O	L	N	
E	B	O	R	T	L	I	E			
U	L	T	R	A	V	I	O	L	E	T
R	E	A	S	S	U	R	E			

Horizontalement

A. Il court à la catastrophe. B. Née dans une ambiance tamisée. C. La force est avec eux. D. Pas à d'autres. Portugaise puis indienne. Au sein de l'escorte. E. Tribunal. Préfixe. La France du bout du monde. F. En Croatie. Point élevé. Se dit comme mûr. G. Ville de Suède. Fut élevé en Angleterre. H. Pas tuée, désormais. I. Fait donc un one man show (trois mots).

Verticalement

1. Ne sont pas ici, mais jamais loin. 2. Quand une moitié suffit. 3. Remues la terre en tous sens. Réduit réduit. 4. Parti et disparu. Ça fait beaucoup. 5. Peut être aveuglée par la jalousie. Démonstratif. 6. Des petits à charge. Sans précédent. 7. La capitale des Parthes. Après vous. 8. Pour l'atome. Il prend déjà l'avion tout seul, c'est indiqué. Coule en Bretagne. 9. Fisse une trouvaille. 10. Conversation ou conservation. 11. Sortie de table ou de l'atelier.

Parlons (vulnérabilités)

Experts, partenaires sociaux et DRH
témoignent sur

lecomptoirmh.com



#ParlonsVulnérabilités

Vulnérabilités des salariés : une situation aggravée par la situation sanitaire¹

Risques psycho-sociaux, difficultés financières, situation d'aidant familial, maladie grave, handicap, monoparentalité...

Plus de la moitié des salariés indique vivre au moins une situation de fragilité (stable par rapport à 2018), et **70 % des dirigeants** déclarent compter au sein de leur effectif des salariés en situation de fragilité (93 % pour les entreprises de plus de dix salariés).

Les situations les plus répandues selon les salariés sont :

- **Pour les fragilités d'ordre personnel** : les maladies graves (9 % des salariés), le fait d'être salarié aidant (9 %), les grandes difficultés financières (9 %) et les souffrances psychologiques (8 %).
- **Pour les fragilités d'origine professionnelle** : l'épuisement (13 %), la perte de sens (11 %), l'usure liée à des conditions de travail éprouvantes (11 %) et une grande difficulté de conciliation vie privée et vie professionnelle (9 %).

Si la crise liée à l'épidémie de la Covid-19 accentue certains risques et en fait émerger de nouveaux, elle accélère la prise de conscience de ces situations par les entreprises. Les salariés déclarent en effet s'être sentis fragiles depuis le début de la crise sanitaire devant :

- **Le risque infectieux**, pour soi (63 %), mais encore plus pour ses proches (70 %) ;
- **Le risque de perte de revenus** (65 %), voire de perte d'emploi (53 %, et même 64 % parmi ceux ayant été au chômage partiel) ;
- **Les difficultés d'ordre psychologique** (50 %) activées ou réactivées par la crise.

60 % des salariés disent que ces fragilités ont des répercussions sur leur travail :

- Des difficultés accrues de conciliation vie privée et vie,
- Une baisse de l'engagement,
- Une baisse de la productivité,
- Un frein à la progression professionnelle,
- Une dégradation des relations avec leur manager.

Dirigeants et salariés s'accordent très majoritairement sur les bénéfices d'une politique volontariste de prévention et d'accompagnement des situations de vulnérabilité.

Les entreprises sont considérées comme de plus en plus légitimes pour intervenir sur ses situations mais alors que **76 % des dirigeants déclarent mettre en place des actions pour prévenir ou accompagner les salariés, seuls 48 % des salariés indiquent que leur entreprise le fait**. Les écarts de perception les plus manifestes concernent la prévention des risques professionnels, des accidents du travail, de la pénibilité et des risques psycho-sociaux que **les salariés souhaitent voir mises en place de façon prioritaire**.

Salariés et dirigeants estiment **qu'il faut davantage s'appuyer sur le dialogue social et faire évoluer la culture interne** de l'entreprise. **Les freins à l'action persistent** : les salariés craignent d'être stigmatisés, pénalisés dans leur carrière voire être licenciés s'ils partagent une situation de vulnérabilité. Quant aux dirigeants, ils ont peur de paraître intrusifs et de ne pas respecter la confidentialité de certaines situations.

(1) **Etude Vulnérabilités des Salariés** : étude de perception Harris Interactive pour Malakoff Humanis, réalisée auprès d'un échantillon représentatif de 2 010 salariés et 405 dirigeants d'entreprises (DG, DGA, DRH, Responsable Santé, RSE, QVT...), du 6 au 26 septembre 2020

malakoffhumanis.com



SANTÉ - PRÉVOYANCE - RETRAITE - ÉPARGNE

« En quête de vie ? »

Avec le programme Branchez-vous santé, réalisez votre bilan de prévention individuelle « En quête de vie » en ligne, pour vous aider à rester en bonne santé.

Connectez-vous :



**branchez-vous
santé**



AG2R LA MONDIALE
Prendre la main
sur demain