

N° 648 février 2025

N°CPPAP 0220s07170

Fédération FO de la métallurgie

le journal



www.fo-metaux.org

Des experts au coeur de l'automobile

Fondamental dans un écosystème automobile en pleine mutation, l'expert en automobile fait face aux défis des nouvelles technologies et de l'environnement. La nécessité d'experts toujours plus qualifiés devient de plus en plus pressante, et ce n'est pas la moindre des exigences auxquelles est confronté le secteur. Etat des lieux.

Nucléaire - p.15
A la veille d'une nouvelle ère

L'interview - p. 18 « Une politique industrielle
strictement française n'a pas d'avenir »

Conditions de travail - p.20
FO et l'UIMM tiennent un colloque

Sommaire



Ce mensuel est le vôtre...

Organe de la Fédération Force Ouvrière de la Métallurgie,

"FO Métaux LE JOURNAL"

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

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

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

Faites-nous part de vos expériences syndicales.

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

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

Chiffres à connaître :

SMIC horaire brut : 11,88 euros

SMIC brut mensuel : 1801,80 euros

Plafond de la sécurité sociale :

3 925 euros par mois

(pour l'année 2025 : 47 100 euros)

Coût de la vie :

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

+1,3 % en glissement sur les 12 derniers mois (+1,2 % hors tabac).

Chômeurs : 3 138 200

(catégorie A, publiés le 27 janvier 2025)

Indice de référence des loyers :

144,64 (4^{ème} trimestre 2024).

Taux d'intérêt (27 janvier) :

2,92 % au jour le jour.

3 Editorial

4 Le dossier

Des experts au coeur de l'automobile

4-11

15 L'actu en bref

Nucléaire :
à la veille d'une nouvelle ère

15

16 Actualité syndicale

Métaux de Toulon : le maillage du Var se renforce

16

Disparition de Katy Bonan

16

17 Le portrait

Aurélien Flau,
les graines du développement

17

18 L'interview

« Une politique industrielle strictement française n'a pas d'avenir », Laurent Demortier

18-19

20 Infos

Conditions de travail :
FO et l'UIMM tiennent un colloque

20

21 Vos droits

Convention collective :
les dispositions applicable aux alternants

21

22 Jeux

Des métaux et des mots

22



Et toujours
l'information
en ligne sur...
www.fo-metaux.com



Une nécessité stratégique

Dans un contexte international bouleversé par la montée en puissance du protectionnisme, notamment aux États-Unis, et une concurrence énergétique défavorisant lourdement l'Europe, la question de l'avenir industriel de notre continent n'est plus seulement une priorité économique, c'est devenu une nécessité stratégique.

Les États-Unis, grâce à une politique protectionniste assumée et des coûts énergétiques quatre à cinq fois inférieurs à ceux de l'Europe, attirent massivement les investissements industriels. Leur stratégie repose également sur une planification rigoureuse et des incitations fiscales ciblées pour rapatrier des activités clés. Pendant ce temps, l'Europe subit l'érosion de sa compétitivité, aggravée par une dépendance accrue à des fournisseurs étrangers, en particulier dans des secteurs stratégiques comme les semi-conducteurs, les batteries et les énergies renouvelables.

En France, hélas !, l'ambition de réindustrialisation redevient une variable d'ajustement budgétaire, bien loin des priorités du gouvernement. En outre, l'instabilité politique, récurrente depuis six mois, est à l'origine de cette conjoncture morose. Il faudra du temps pour restaurer la confiance disparue. Les chiffres du chômage en témoignent : 100 000 demandeurs d'emploi supplémentaires en 2024 ! Les salariés de notre secteur paient aujourd'hui un lourd tribut, conséquence de choix politiques hasardeux.

Pour rivaliser avec la politique économique des États-Unis, l'Europe doit repenser sa stratégie industrielle. Cela passe par une approche audacieuse de planification et de programmation à l'échelle européenne. Il conviendrait d'identifier les chaînes de valeur stratégiques et de concentrer nos investissements sur ces secteurs prioritaires. À ce titre, le rapport Draghi, remis à Ursula Von der Leyen en septembre dernier, souligne l'urgence de mobiliser des investissements massifs équivalents à ceux des États-Unis et de la Chine, en rompant avec l'austérité budgétaire grâce à un grand emprunt européen. Bien que salué pour sa vision ambitieuse, le rapport sem-

ble aujourd'hui laissé de côté, malgré l'ouverture d'un « dialogue stratégique » qui pourrait relancer ses propositions. Par ailleurs, un élément essentiel de cette planification sera d'assurer des coûts énergétiques compétitifs. L'Europe doit investir massivement dans les énergies décarbonées telles que le nucléaire ou les énergies renouvelables. En parallèle, les mécanismes de fixation du prix de l'électricité doivent être repensés afin de rompre avec cette ineptie consistant à laisser les centrales au gaz fixer le prix de l'électricité alors qu'elles ne produisent que 20% du total européen !

Refuser de repenser notre modèle industriel serait condamner l'Europe à devenir un simple marché de consommation, dépendant des choix d'autres puissances. Pour préserver notre souveraineté, la cohésion sociale et garantir notre prospérité tout en assurant une transition écologique juste, l'industrie doit redevenir une priorité absolue pour la France et l'Europe.

Des leurs d'espoir persistent et doivent également être activement soutenues. De nombreuses filières recrutent, notamment dans l'industrie du nucléaire, qui propose pas moins de 10 000 emplois et prévoit 100 000 recrutements d'ici à 2033, ou encore dans l'industrie aéronautique, de la défense, ainsi que dans les activités liées au numérique et des technologies de l'information.

Les pouvoirs publics doivent s'engager à promouvoir les fleurons de l'industrie française et non leur imposer, comme trop souvent, des contraintes et des taxations pénalisantes car inadaptées à la conjoncture actuelle.

Notre organisation défend une politique industrielle ambitieuse, une énergie compétitive, la protection des emplois et des industries stratégiques, ainsi qu'un investissement massif dans la formation pour assurer l'avenir des salariés du secteur.



Organe officiel de la
Fédération confédérée FO
de la Métallurgie

Directeur de la publication :
Valentin Rodriguez

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

Rédaction : Temps Forts

Publicité : PMV
9, rue Baudoin, 75 013 Paris

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

Des experts au cœur de l'automobile

Le secteur de l'expertise en automobile joue un rôle fondamental dans l'écosystème de l'industrie automobile, agissant comme un pilier de la sécurité routière et de la conformité des véhicules. Alors que le monde automobile évolue rapidement, notamment avec l'émergence de nouvelles technologies et des défis environnementaux, la nécessité d'experts toujours plus qualifiés devient de plus en plus pressante, et ce n'est pas là le moindre des défis auxquels est confronté le secteur. Etat des lieux.



Un métier qui concerne tous les véhicules terrestres

Oubliez les Experts Miami, Las Vegas, Manhattan et autres Cyber, faites plutôt connaissance avec les experts en automobile, membres de la grande famille des métallos FO. Regroupant près de 470 cabinets et entreprises d'expertise en automobile de tailles variées, la branche de l'Expertise en Automobile fait partie des six branches professionnelles rattachées à la Fédération FO de la Métallurgie. Une centaine de ces structures n'emploient aucun salarié. Il s'agit d'experts en automobile travaillant seuls en qualité de travailleurs non-salariés. Les 370 autres entreprises emploient la quasi-totalité des 6 000 salariés, dont plus de 2 000 experts, que compte la branche. Il s'agit majoritairement de TPE employant moins de 10 salariés. Ensemble, ils produisent annuellement près de 4 millions d'actes d'expertise, illustration de la vitalité du secteur. Les experts en automobile sont responsables de l'évaluation de l'état des véhicules, garantissant qu'ils répondent aux nombreuses normes de sécurité et de performance, conformément au référentiel du Code de la Route. Leur rôle s'avère essentiel, qu'il s'agisse de déterminer la cause des sinistres, d'évaluer les dommages, ou d'estimer les coûts de réparation. Leur expertise est cruciale pour les compagnies d'assurance, qui s'appuient sur leurs analyses pour prendre des décisions éclairées concernant les indemnisations et l'opportunité d'engager ou pas des réparations. Aux termes du Code de la route, l'expert en automobile dispose d'un monopole sur trois activités réglementées. Il est ainsi

le seul professionnel à

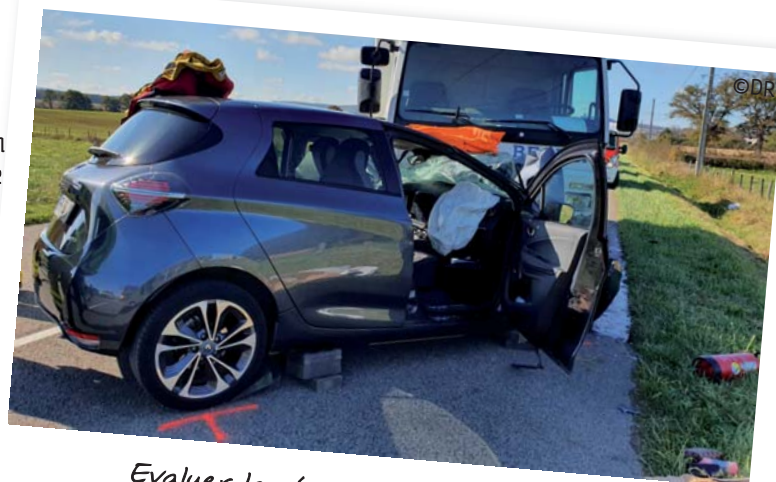
peut être utilisé dans le cadre de l'instruction d'un sinistre. Il est aussi le seul à pouvoir déterminer la valeur des véhicules terrestres à moteur. Enfin, il peut agir dans le cadre des procédures administratives qui concernent les véhicules endommagés dangereux et irréparables économiquement. La forte prédominance des petites structures illustre l'importance de l'expertise locale et la proximité avec les clients. Historiquement composée de cabinets familiaux, la branche a vu, récemment, ces derniers se rapprocher pour répondre aux besoins des assureurs et se constituer un réseau, sorte d'association commerciale où chaque cabinet conserve son indépendance de gestion et sa clientèle, avec un nom commercial unique et en profitant de la mutualisation de certaines ressources. Le mouvement s'est ensuite orienté vers des fusions créant des entités de taille plus importante qui se sont ensuite attelées à absorber leurs concurrents ou à s'associer entre elles. Si ce phénomène de fusion/concentration perdure, on assiste à un retour à l'indépendance pour un nombre non négligeable d'experts qui s'installent à leur compte en travaillant seul, en tant que travailleurs non-salariés, majoritairement au service des particuliers et des professionnels de l'automobile (tous types de clients non-assureurs). Au final, seule une poignée d'acteurs regroupe plus de 100 salariés, dont le géant du secteur, BCA Expertise, où FO est largement majoritaire, comme elle l'est au niveau de la branche avec une remarquable représentativité qui s'établit à 45 %. Quant à la typologie des effectifs, elle révèle une égale répartition entre employés, professions intermédiaires et cadres. Cette diversité de compétences est un atout majeur, car elle permet d'aborder les défis variés que pose la complexité des véhicules modernes.

pouvoir rédiger des rapports d'expertise destinés à évaluer l'origine des dommages sur un véhicule à moteur et à pouvoir déterminer le coût des réparations. Ce rapport d'expertise est d'ailleurs un

écrit au sens juridique, qui

Des compétences de haut niveau

Le métier d'expert en automobile requiert un haut degré de compétence technique et une connaissance approfondie des réglementations en vigueur. Les experts doivent également être à jour sur les avancées technologiques, notamment en ce qui concerne les véhicules électriques, hybrides, les systèmes d'assistance à la conduite et l'en-



Évaluer la réparabilité des véhicules, une des missions centrales de l'expert.

semble de l'électronique embarquée, tant cela induit la prise en compte de nouveaux facteurs et paramètres pour l'exercice de leurs missions. La formation continue est donc indispensable pour maintenir ce niveau d'expertise élevé. Les experts doivent également maîtriser des outils numériques avancés, tels que les logiciels de gestion des sinistres et d'évaluation des dommages, qui sont devenus essentiels dans un environnement de travail de plus en plus digitalisé. En découle d'importants besoins de formation. Ceux des experts en automobile passent par des cursus spécialisés, souvent sanctionnés par des diplômes ou des certifications reconnues. En France, des écoles et des instituts proposent des formations spécifiques en expertise en automobile, abordant des domaines tels que l'évaluation des dommages, la mécanique automobile, la législation routière, et même la gestion des sinistres. Ces formations sont cruciales pour préparer les experts à faire face aux défis du marché. De plus, avec l'essor de la technologie, des formations en ligne et des modules de mise à jour continue sont proposés, permettant aux experts de s'adapter rapidement aux évolutions du secteur. Ces formations sont également essentielles pour intégrer des pratiques durables et respectueuses de l'environnement, en réponse aux exigences croissantes en matière de durabilité dans l'industrie automobile, enjeux majeurs pour l'ensemble du monde automobile, auxquels les experts n'échappent pas. Cela comprend la gestion des déchets, le recyclage des pièces automobiles et l'évaluation de l'impact environnemental des réparations. Les pratiques de durabilité sont de plus en plus demandées, tant par les consommateurs que par les régulateurs. Les experts doivent être capables de conseiller les clients sur les meilleures pratiques en matière d'entretien et de réparation, en tenant compte non seulement de la sécurité et de la conformité, mais également de l'impact environnemental.

L'écosystème dans lequel évoluent les experts en automobile est en pleine mutation, marqué par des avancées technologiques rapides et des demandes évolutives des compagnies d'assurance. La transition vers des véhicules censés être plus écologiques, tels que les voitures

électriques et hybrides, exige des experts qu'ils s'adaptent et qu'ils acquièrent de nouvelles compétences, notamment des habilitations électriques et la connaissance des règles de prudence lors de leurs expertises. De plus, l'essor de l'autopartage et de nouvelles formes de mobilité modifie les attentes des clients et les types de services que les experts doivent offrir. Les experts en automobile doivent également faire face à des défis liés à la digitalisation de leur secteur. L'utilisation croissante de l'intelligence artificielle et des outils numériques transforme la manière dont les expertises sont réalisées, offrant au passage des opportunités de faire évoluer le traitement des dossiers, mais aussi

Un paritarisme dynamique

Au cours des quatre dernières années, sous l'impulsion de FO Métaux, largement majoritaire dans la branche, de nombreuses dispositions ont été négociées et signées sur la classification, les salaires, les congés, la formation et bien d'autres sujets. Au-delà de la négociation d'accords tels que ceux mentionnés ci-dessus, les organisations syndicales de salariés et la FFEA (Fédération Française des Experts en Automobiles) se mobilisent régulièrement pour la promotion, la régulation, la protection et la sécurisation de l'emploi dans la branche, par le biais de la négociation collective. Ces négociations contribuent à assurer le développement des carrières dans la profession ainsi que le dynamisme et l'attractivité de la branche. Un tel résultat découle de l'exercice d'un véritable paritarisme, respectueux de tous les intérêts, œuvrant concrètement au maintien d'un dialogue social de qualité.



de se diversifier. Par exemple, des logiciels capables d'analyser des images de dommages peuvent désormais automatiser une partie du processus d'évaluation, permettant ainsi une intervention plus rapide et précise. Cependant, cela nécessite que les experts soient à l'aise avec ces nouvelles technologies et qu'ils sachent les utiliser efficacement.

Des défis aussi syndicaux

Malgré l'importance vitale des experts en automobile, défendre les intérêts de ces professionnels représente un défi majeur pour les syndicats. La répartition géographique des experts sur le territoire national complique l'organisation et la représentation. Les petites structures, souvent éloignées des grands centres urbains, rendent difficile la mise en place d'une représentation efficace. Les métallos FO doivent naviguer entre des intérêts variés et des contextes locaux différents. Les disparités régionales en matière de réglementation, de dynamisme économique et de conditions de travail compliquent encore davantage la tâche. Par exemple, un expert basé dans une région rurale peut faire face à des défis très différents de ceux d'un expert travaillant dans une grande ville. Cette diversité rend difficile la formulation de revendications unifiées et cohérentes à l'échelle nationale. De plus, les organisations syndicales doivent également faire face à la concurrence croissante entre les experts eux-mêmes, notamment en raison de l'augmentation du nombre de travailleurs indépendants dans le secteur. Cela a conduit à une fragmentation des voix et à une difficulté à mobiliser les experts autour de causes communes. En parallèle, le mouvement de concentration du secteur produit des entités d'une taille plus importante et dans lesquelles une implantation syndicale devient alors envisageable. Dans ce cadre, Bruno Reynès, secrétaire fédéral en charge de la branche, souligne « le remarquable travail de négociation et de développement syndical effectué par l'équipe FO de BCA Expertise, sous la houlette de son responsable Franck Chatron, qui assure un haut niveau de représentativité pour notre organisation chez BCA Expertise et, par extension, dans la branche ». Bruno Reynès précise également la stratégie à respecter dans un contexte diversifié : « A nous d'adopter une approche flexible et personnalisée pour répondre aux besoins spécifiques des experts dans chaque région tout en maintenant une vision cohérente à l'échelle nationale ». Pour être efficaces, il faut également sensibiliser les experts aux enjeux auxquels ils sont confrontés, ce qui implique de fournir des informations sur les droits des travailleurs, les conditions de travail et les développements réglementaires. En outre, pour notre organisation, cela passe aussi par la promotion de la formation continue et le développement professionnel pour s'assurer que les experts restent compétitifs dans un marché en constante évolution.

Un métier qui ne manque pas d'avenir

L'expertise en automobile est et restera un secteur incontournable, garantissant la sécurité et la conformité des véhicules sur les routes. Les experts en automobile, par leur savoir-faire et leur professionnalisme, contribuent à la confiance des consommateurs dans l'industrie automobile. Cependant, les défis que posent leur répartition géographique et les spécificités du marché nécessitent une attention particulière, notamment de la part du monde syndical. Pour défendre efficacement les intérêts de ces professionnels, il est crucial d'adopter des stratégies adaptées à la diversité du secteur et aux réalités locales. En reconnaissant l'importance de ces experts et en soutenant leur développement professionnel, l'industrie automobile peut continuer à prospérer dans un environnement en constante évolution. La collaboration entre les organisations représentatives des salariés, l'organisation patronale FFEA, les entreprises et les experts eux-mêmes sera essentielle pour relever les défis à venir et garantir un avenir solide pour le secteur de l'expertise en automobile, dont l'importance ne doit pas être sous-estimée. En tant que professionnels de l'évaluation et de la conformité, les experts en automobile jouent un rôle clé dans la navigabilité de nos routes et la sécurité de nos véhicules. Il est essentiel de garantir que leur expertise soit reconnue et valorisée, afin d'assurer un avenir durable et sûr pour tous les usagers de la route.

L'expertise des véhicules de collection

Une première certification professionnelle, dans la branche des Experts en Automobile, est en cours de validation, à l'initiative et sur décision des partenaires sociaux (organisation patronale et organisations représentatives des salariés), via la CPNEFP (Commission Paritaire Nationale de l'Emploi et de la Formation Professionnelle), en vue d'attester de la maîtrise des connaissances et des compétences liées à l'exercice d'une spécificité du métier de l'expertise, celle des véhicules de collection. Cette certification de compétences complémentaires intitulée « Expertiser un véhicule terrestre à moteur de collection » va donc être prochainement validée au niveau national et reconnue par l'ensemble des entreprises de la branche.



©DR

La transition énergétique au tournant

Ce n'est pas tous les jours qu'il faut réinventer la roue, mais c'est presque ce à quoi est confrontée l'expertise automobile, entraînée par la rupture majeure que représente l'avènement des motorisations électriques pour l'ensemble du secteur. La bascule est d'autant plus ardue pour les experts que leur domaine est traditionnellement ancré dans des pratiques et technologies bien établies. La montée en puissance des ventes de véhicules électriques et hybrides impose en premier lieu une mise à jour des compétences des experts en automobile. Ces professionnels doivent désormais se familiariser avec des technologies de batterie avancées, des systèmes de propulsion électrique, et des normes de sécurité spécifiques qui n'étaient pas nécessaires pour les véhicules à combustion interne. La complexité accrue des nouveaux types de véhicules ainsi qu'une réparabilité fort différente du thermique entraînent des changements dans la façon dont les sinistres sont évalués. Par exemple, les risques associés aux batteries lithium-ion, qui peuvent pré-

senter des dangers potentiels en cas d'accident, exigent une expertise spécifique. Les experts en automobile se retrouvent donc dans une position où ils doivent non seulement évaluer les dommages physiques, mais aussi comprendre les implications techniques des nouvelles technologies. A noter au passage qu'un des effets inattendus du changement climatique réside dans l'accroissement des volumes d'expertises à réaliser, liés à l'augmentation de la fréquence d'événements climatiques majeurs (grêles, inondations, tempêtes, etc.)

Les règles changent

Viennent ensuite les réglementations concernant les émissions de gaz à effet de serre, qui évoluent rapidement, entraînant des obligations de conformité pour les entreprises d'expertise automobile. Ces changements imposent une mise à jour continue des pratiques et des connaissances des professionnels du secteur. Les entreprises doivent s'assurer que leurs experts sont formés aux nouvelles normes, ce qui peut impliquer des investissements significatifs en matière de formation. De plus, la nécessité d'obtenir de nouvelles certifications pour travailler sur des véhicules à faibles émissions introduit une couche supplémentaire de complexité. Cela exige non seulement des ressources financières parfois lourdes, mais aussi un engagement à long terme incontournable envers l'éducation continue et le développement professionnel. La transition énergétique ne se limite pas à des

Avec l'arrêt programmé des motorisations thermiques et la perspective d'un essor important des motorisations électriques, le dossier de la transition climatique et énergétique représente un bouleversement fondamental pour le secteur de l'expertise automobile, ce qui se traduit par des défis significatifs, mais offre également des opportunités inédites pour ceux qui sont prêts à s'adapter et à innover.



Qui dit plus écologique dit électrique, et donc un nouveau visage de l'automobile à appréhender pour les experts.

ajustements techniques et réglementaires. Elle en-

traîne également une pression économique sur le secteur. L'augmentation des coûts des pièces de rechange pour les véhicules électriques, couplée aux exigences de conformité, impacte directement les réparations et les évaluations de sinistres. Les entreprises d'expertise doivent naviguer dans un environnement où les marges bénéficiaires peuvent être réduites, tout en cherchant à maintenir la qualité de leurs services et à en développer de nouveaux.

Un nouveau modèle économique ?

Avec la montée attendue de l'autopartage et l'explosion des services de mobilité, ce sont des possibilités de diversification plus que bienvenues qui s'offrent aux entreprises d'expertise automobile. Alors que les consommateurs se tournent de plus en plus vers des solutions de mobilité alternatives, du moins pour ceux qui en ont la possibilité –essentiellement les citadins–, les entreprises peuvent élargir leur gamme de services pour inclure des évaluations de flottes partagées et des conseils sur la gestion de ces nouvelles formes de transport. De plus, les compagnies d'assurance adaptent leurs offres pour inclure des couvertures spécifiques pour les véhicules écologiques, ce qui nécessite une révision des méthodes d'expertise. Les acteurs du secteur doivent donc être proactifs dans la rénovation et l'évolution de leurs services pour répondre à celles du marché. La clé de cette transformation ? L'innovation technologique ! La digitalisation est au cœur de la transformation du secteur de l'expertise automobile. L'intégration d'outils numériques et d'intelligence artificielle devra permettre d'effectuer des évaluations plus rapides et précises des sinistres. Cela modifie non seulement la façon dont les experts travaillent, mais aussi la manière dont les données sont collectées et analysées. Les entreprises doivent donc veiller à ce que leur personnel soit formé aux nouvelles technologies et méthodes de travail. L'acceptation de ces innovations est cruciale pour rester compétitif dans un marché en constante évolution, où les attentes des consommateurs en matière de rapidité et d'efficacité sont de plus en plus élevées.

Durabilité et responsabilité sociale

Les entreprises d'expertise automobile sont également confrontées à la nécessité d'adopter des pratiques durables. Avec une prise de conscience croissante des enjeux environnementaux, les consommateurs attendent des entreprises qu'elles intègrent des pratiques écoresponsables dans leurs opérations. Cela peut inclure le recyclage des pièces automobiles, l'utilisation de matériaux durables, et l'encouragement de comportements écologiques au sein de l'entreprise. L'expert doit ainsi savoir si les pièces de rechange sont disponibles et à quel prix, connaître les circuits d'approvisionnements en pièces d'occasion (marché en hausse de 15 % en 2022). De plus, les experts en automobile peuvent se aussi se retrouver dans une position de conseiller pour les clients, en leur donnant, par exemple, des recommandations sur l'achat de véhicules plus propres, en fonction de l'utilisation qu'ils en font et en les aidant à naviguer dans un paysage automobile en mutation. Ils doivent alors, notamment, développer de nouvelles expertises dans l'accompagnement et le conseil pour l'entretien des systèmes de dépollution. Dans un secteur qui se retrouve à devoir repenser presque intégralement ses méthodes de travail, les défis ne

seront des opportunités que pour celles et ceux qui sauront anticiper ces changements, investir dans la formation continue et développer de nouveaux services. Ceux-là seront mieux placés pour naviguer avec succès dans cet environnement dynamique. Les enjeux sont clairs : innover, s'adapter et répondre aux nouvelles attentes des consommateurs pour bâtir un avenir durable et prospère dans le secteur de l'expertise automobile. Les professionnels qui s'engagent dans cette voie non seulement contribueront à la durabilité de l'industrie, mais renforceront également leur position sur un marché en pleine évolution.

©DR



Réutilisation ou destruction : le recyclage s'impose comme nouvelle préoccupation.

Le changement, une question de vitesse

Entre 1995 et 2019, le taux d'équipement en véhicules des ménages français a augmenté, passant de 78 % à 85 %. Quant à l'usage de la voiture, il reste dominant pour les déplacements professionnels, avec 70 % des Français l'utilisant pour se rendre sur leur lieu de travail. Autant dire que les experts en automobile sont loin d'être menacés par l'inactivité. Néanmoins, les évolutions sont inévitables et il convient de distinguer les plus rapides, pour ne pas dire imminentes, de celles qui n'interviendront pas avant plusieurs années.

La montée en puissance du véhicule électrique est déjà en cours et promet de se renforcer. La seule incertitude réside dans le rythme auquel il va supplanter le thermique. Pour le véhicule à hydrogène, c'est une autre histoire, nettement plus incertaine car des barrières technologiques, écologiques et sécuritaires limitent, pour le moment, son développement aux véhicules utilitaires, aux transports en commun ou de marchandises. A court terme, le rôle traditionnel de l'expert en automobile promet de se maintenir mais va nécessiter de s'adapter aux nouvelles réglementations, notamment sur l'électrique, la RGPD ou la directive sur les systèmes de transport intelligents (ITS) qui appelle à une réflexion approfondie sur l'interopérabilité des systèmes et la sécurisation des échanges de données dans le secteur automobile. Cette directive vise à instaurer un cadre pour le déploiement de services ITS efficaces et compatibles au sein de l'Union européenne (UE), impliquant une mise en conformité des pratiques de l'expertise automobile, notamment dans la collecte et le traitement des données techniques et personnelles. La digitalisation de la profession va poser les mêmes problématiques, et ce dès demain.

Technologies et réglementation

Sur le long terme, une des évolutions du secteur va passer par la nécessaire création de laboratoires d'analyse de données, qui vont croître en volume de manière exponentielle. L'électrique n'est

qu'un début. Les véhicules automobiles connaissent des évolutions technologiques régulières. Ces évolutions vont s'accélérer autour de la voiture autonome dans les 10 prochaines années. Cette dernière devrait progresser vers des niveaux d'autonomie de plus en plus avancés, avec une adoption graduelle prévue dans les décennies à venir. Bien que les technologies se développent à un rythme soutenu, la réglementation est un facteur déterminant pour leur mise en œuvre effective. Les législateurs nationaux et internationaux devront s'adapter pour répondre aux défis posés par ces avancées technologiques. Les experts devront ensuite, à leur tour, s'adapter à la nouvelle donne. Beaucoup dépendra de la maturité technologique des différentes ruptures et innovations. Restent ensuite les risques liés à d'éventuels accidents de parcours. Ainsi, la possibilité croissante d'une bulle de l'IA et, plus largement, des TIC (technologies de l'information et de la communication), impose de ne pas se tromper sur le rythme du changement à venir, sous peine de casse et d'opportunités manquées.

L'évolution du secteur sera tout sauf monolithique. Parmi les multiples facteurs qui vont la guider, on peut noter des différences, tant dans le tempo que dans le moment de leur survenue.



L'expertise automobile va connaître des changements importants, où la technologie jouera un rôle de premier plan.

Emploi : une attractivité à muscler

Les évolutions du secteur des experts en automobile sur l'emploi se traduisent par l'apparition de nouveaux métiers et de nouvelles compétences à acquérir ; elles devraient logiquement influencer favorablement les effectifs globaux de la filière.

Quelles sont donc les perspectives pour l'emploi dans la branche des experts en automobile ? Rapportant une croissance régulière de l'emploi au sein de la branche, à savoir + 4,5 % entre 2016 et 2021, le rapport 2024 réalisé par le cabinet OMPL sur l'expertise automobile et financé par l'OPCO EP laisse à penser que l'horizon est dégagé. La gestion de la charge de travail prend de plus en plus d'importance, tant du fait de la croissance des volumes de dossiers (malgré une contraction des honoraires imposée par les politiques de réduction des coûts des assureurs et des coûts fixes en augmentation), que de la nécessité de gérer des pics liés aux intempéries plus fréquentes. Les attentes des assureurs sont particulièrement fortes en ce domaine et accroître la productivité des processus, pour nécessaire que cela puisse être, ne suffira pas. Cela est d'autant plus vrai que la complexité grandissante des véhicules entraîne un allongement du temps de traitement des dossiers, notamment du fait des recherches techniques et documentaires que doivent faire les experts. Si la concentration des acteurs doit permettre aux groupes nouvellement créés d'atteindre une taille critique suffisante facilitant le traitement des volumes croissants, le secteur ne pourra cependant pas faire l'impasse sur des recrutements.

Avec une pénurie croissante de talents qualifiés, l'amélioration de l'attractivité du métier d'expert en automobile devient une priorité absolue. Il est essentiel de créer une véritable filière post-bac spécifique à la profession et d'en promouvoir la diversité et la richesse. Il est également primordial de redéfinir les rôles des acteurs de la filière (experts / personnel administratif) pour inclure un spectre plus large de compétences et de responsabilités, notamment en réponse à la demande toujours plus forte de services orientés client. Dans ce secteur comme dans beaucoup d'autres dans l'industrie, notre organisation n'a de cesse de souligner l'importance de la formation, tant initiale que continue, et de mener des actions en ce sens. Il lui faut néanmoins composer avec des réglementations aux effets contradictoires sur l'emploi, dont elles ne tiennent au passage pas vraiment compte. Par exemple, la loi de transition énergétique de 2015 et son article 65 en particulier, qui renforce le contrôle des émissions polluantes, ont entraîné une augmentation du nombre de contre-visites lors des contrôles techniques, passant de 45 000 à

plus de 2 millions par an, représentant une hausse significative de la charge de travail. A contrario, la réforme des fourrières en 2021, qui introduit une procédure automatisée de classification des véhicules, a éliminé la nécessité d'une expertise automobile pour les véhicules saisis, entraînant une réduction drastique et irréversible de l'activité d'expertise et posant des risques pour la sécurité routière... FO Métaux considère également que la revalorisation du diplôme d'expert automobile et l'amélioration de l'attractivité du métier, particulièrement pour celles et ceux qui envisagent de poursuivre des études dans ce domaine, passent par une mise à jour impérative du curriculum, pour refléter les dernières avancées technologiques et les meilleures pratiques industrielles. Elle garantirait que les nouveaux entrants dans la profession, formés par le biais d'une filière spécifique, sont préparés à relever les défis présents et à venir de la branche d'expertise en automobile. En outre, l'intégration des transformations actuelles et l'anticipation des évolutions futures des entreprises d'expertise en automobile doivent être une priorité dans la conception du contenu du cursus diplômant. Cela inclurait une formation sur les outils numériques avancés, les nouvelles méthodes d'expertise, et une compréhension approfondie des évolutions réglementaires et environnementales qui influencent la branche.





Les experts aux côtés des CSE

ÉCLAIRONS L'ENTREPRISE À LA LUMIÈRE DU SOCIAL

Chaque jour et depuis plus de 30 ans, nos équipes pluridisciplinaires composées d'experts-comptables, de juristes et consultants en relations sociales, d'économistes, d'industriels et de spécialistes en matière de santé, sécurité et conditions de travail se mobilisent au service des représentants du personnel et uniquement pour eux.

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

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

FO
Métall
Notre industrie,
nos emplois !

FRÉDÉRIC DOOMS

DEFINITION

**LE POUVOIR
D'ACHAT**

www.fo-metaux.fr

POUR UNE SANTÉ ACCESSIBLE À TOUS



Premier acteur mutualiste de santé et de protection sociale en France, le Groupe VYV agit pour le droit à la santé.

Il met en synergie ses **trois métiers - assurance, soins et accompagnement, logement** - afin de proposer des solutions concrètes, innovantes et solidaires et d'avoir un impact positif sur la société.

- **10,5 millions de personnes protégées**
- **95000 entreprises clientes** en santé et prévoyance
- **6 millions de personnes soignées et accompagnées**
- **500 millions d'euros investis** dans les territoires d'ici fin 2025

www.groupe-vyv.fr     



GRUPE
vyv

— SANTÉ ASSURANCES & RETRAITE - SOINS & ACCOMPAGNEMENT - LOGEMENT —

Une nouvelle ère pour le nucléaire

Publié le 16 janvier, le rapport de l'Agence Internationale de l'Energie (AIE) vient conforter les défenseurs du secteur nucléaire –dont notre Fédération– et donner à ses salariés des raisons de redresser la tête. Son analyse est claire : la parenthèse initiée par la catastrophe japonaise de Fukushima en 2011 est en train de se refermer, comme le montrent la hausse des investissements et du nombre de réacteurs en



cours de construction dans le monde. Sa conclusion est sans appel : avec le défi du changement climatique qui impose de produire demain une électricité 100% décarbonée et de manière massive pour répondre à une demande toujours croissante, « le nucléaire se trouve à l'aube d'une nouvelle ère ». Mais pour parvenir à concrétiser les promesses de nouvel envol, la filière a « plusieurs défis majeurs à relever », prévient l'AIE. Parmi eux, l'agence pointe la longueur des délais de construction, les mécanismes de fixation des prix de l'électricité, la sécurité d'approvisionnement et d'exploitation des centrales et d'élimination des déchets, sans oublier une gestion des coûts qui peine à s'améliorer. Dans un rapport publié deux jours plus tôt sur le développement des nouveaux EPR en France, la Cour des comptes alertait elle aussi sur le sujet, considéré comme une « incertitude » à lever avant de poursuivre le programme de construction de nouveaux réacteurs. Au final, autant de préconisations déjà formulées par FO Métaux, et qui trouvent enfin un plus large écho.

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

Dassault double ses livraisons de Rafale en 2024



contre 211 l'an dernier, l'industriel cherche à tirer vers le haut ses cadences de production pour réduire les délais de livraison auprès de ses clients. Il espère atteindre la cadence de trois appareils par mois en 2025, bien qu'il n'échappe pas à une problématique qui ralentit l'ensemble de la filière aéronautique : les fortes tensions au sein de sa chaîne d'approvisionnement. Il faut actuellement 36 mois pour produire un Rafale, un assemblage qui mobilise quelque 400 sous-traitants répartis sur tout le territoire français.

L'avionneur a fait savoir début janvier qu'il avait réussi à livrer l'an dernier 21 exemplaires de son avion de combat, contre 13 en 2023. Soit un exemplaire de plus que l'objectif fixé en début d'année. Avec un carnet de commandes total de 220 Rafale (dont 164 à l'export),

Eyelights, une pépite française

Malgré la crise qui touche les équipementiers automobiles, certaines structures tirent leur épingle du jeu. C'est le cas d'Eyelights, start-up toulousaine réputée pour son produit d'affichage tête-haute dans les casques de moto, qui est en train de devenir un équipementier de rang 2. Sa technologie de projection d'informations sur les pare-brises de voiture promet de reléguer le classique tableau de bord au rang des antiquités, comme l'a par exemple illustré la récente démonstration faite par BMW lors du dernier Consumer Electronics Show (CES) de Las Vegas. L'Allemand, qui va équiper l'ensemble de ses modèles de cette technologie dès 2026, n'est pas le seul à avoir été convaincu par l'entreprise française : neuf autres constructeurs ne jurent plus que par Eyelights, dont Toyota et Ferrari. Et ce n'est qu'un début. Eyelights vise le monde aéronautique, dans lequel elle a déjà mis un pied en s'associant à Airbus et Dassault. Elle travaille également avec la même ambition dans l'aérospatial, avec la Direction générale de l'armement (DGA), la Nasa et Safran.



L'industrie a du futur

L'Aforp, pôle formation de la métallurgie en Ile-de-France, a inauguré le 14 janvier son nouveau site d'enseignement professionnel à Cachan (Val-de-Marne). Tourné vers l'industrie du futur, il propose une offre de formations au croisement des métiers de l'industrie et du numérique, du bac au master, dans l'ensemble de compétences recherchées par les entreprises de la métallurgie : chaudronnerie, maintenance, électronique, conception, management... Une place importante est également réservée à la cybersécurité. L'AFORP espère attirer 1 000 alternants par an à l'horizon 2030, mais également changer l'image de l'industrie auprès des jeunes et notamment des jeunes filles. Le campus qui réunit, aux côtés de l'Aforp, une école de l'IA, une école d'ingénieurs (EPF) et un IUT, compte s'ouvrir à de nouveaux publics, comme les salariés d'entreprises et les demandeurs d'emplois en reconversion.



Métaux de Toulon : le maillage du Var se renforce

Les métallos FO toulonnais ont créé le 19 décembre 2024 leur syndicat des Métaux. C'est en présence du secrétaire fédéral Gérard Ciannarella, de la secrétaire générale de l'UD du Var Myriam Barnel (qui a été à l'origine de cette création) ainsi que du secrétaire de l'USM du Var Philippe Spaziano (qui a pris la tête de la nouvelle structure) que s'est déroulé cet événement fondateur.

Le 19 décembre 2024 restera pour les Toulonnais une date anniversaire, puisqu'elle marquera désormais la création du syndicat FO des Métaux de Toulon et sa région, à la tête duquel les métallos FO ont élu Philippe Spaziano (également secrétaire de l'USM du Var). Lors de son intervention, Gérard Ciannarella a rappelé la vocation de la nouvelle structure à rassembler sections et militants isolés pour mieux agir ensemble et conférer une plus grande force à leurs actions et revendications. Il a également rappelé la nécessité de respecter les critères de la représentativité, qu'il a brièvement présentés. Il a poursuivi par un rapide retour sur le récent congrès fédéral d'Amiens et l'arrivée de Valentin Rodriguez au poste de secrétaire général de la Fédération, avant de détailler les chantiers lancés et les changements attendus. S'il n'a pas caché que l'inquiétude règne dans l'industrie, en particulier sur l'emploi, du fait de la situation économique, il a pu se féliciter de la victoire que représente la suppression de la limite des trois mandats successifs en matière syndicale, qui permet



à notre organisation et ses militants de ne pas laisser perdre l'expérience de ses responsables et donc de défendre toujours mieux les salariés et l'industrie. A cet égard, le syndicat des Métaux de Toulon et sa région, qui a commencé par désigner ses instances, ne risque pas de manquer de travail !

Le nouveau bureau

Le nouveau bureau élu est composé de Philippe Spaziano (secrétaire), Jean-Marc Graziani (secrétaire adjoint), Paul Tran (trésorier), Romain Rotolo (trésorier adjoint) et Patrick Toebin (archiviste).

Disparition de Katy Bonan

C'est avec tristesse et émotion que la Fédération FO de la métallurgie a appris le décès de Katy Bonan début janvier à l'âge de 57 ans. Elle s'en est allée en ce début de janvier après un combat acharné de plusieurs années contre la maladie. Elle fut longtemps le binôme syndical de la DSC FO Marlène Bourdin chez KDI Klockner, spécialiste du négoce de produits métallurgiques. Elle était devenue DSC adjointe en 2011 et avait adhéré au syndicat des métallurgistes FO de la Région parisienne dans la foulée. Ensemble, elles avaient géré, entre autres, quatre plans sociaux en trois ans, entre 2012 et 2015, ainsi que toutes les négociations de différents protocoles électoraux, que Katy avait su porter de par son expérience professionnelle de juriste durant plusieurs années passées comme assistante de DRH. Celle à qui elle a succédé en 2017 comme DSC se souvient d'une militante devenue son amie et avec laquelle elle a « toujours travaillé dans l'écoute, le respect, la tolérance et la construction. Avec Katy tout était réfléchi, étudié et proposé à nos différentes équipes sur le plan national. Elle avait une maîtrise parfaite de la rédaction de tout document, possédant les mots justes et pertinents. » Elle avait repris le mandat de DSC dans un climat particulièrement dur, face à une direction hostile, et avait affronté d'autres PSE jusqu'à celui qui avait fait plonger les effectifs de l'entreprise sous la barre permettant de maintenir le mandat. Elle avait ensuite aidé à préparer les élections suivantes avant de se mettre en retrait pour raisons de santé.

Katy a également fait partie de l'équipe de permanence du syndicat FO des métallurgistes de la Région parisienne. Son ancien secrétaire Denis Bieber se souvient d'une « belle personne, fortement impliquée dans la vie de notre organisation, qui répondait toujours présente, même lorsque son entreprise a connu la valse des PSE ». Elle laisse à tous le souvenir d'une femme intègre, qui ne transigeait pas avec ses principes mais savait rester ouverte au dialogue et qui affrontait toujours l'adversité avec une énergie puisée dans ses convictions, dont celle que l'injustice n'est jamais acceptable. La Fédération FO de la métallurgie et son secrétaire général Valentin Rodriguez partagent la peine de celles et ceux qui l'ont connue et aimée, et leur présentent leurs sincères condoléances, avec une pensée particulière pour ses deux fils, Sacha et Enzo.



Aurélien Flau, les graines du développement

Certains tombent dans une marmite de potion magique quand ils sont petits, d'autres, comme Aurélien Flau, dans le syndicalisme. Parmi ses premiers souvenirs, ceux de manifestations, juché sur les épaules de son grand-père, salarié de SKF et militant de la première heure chez FO. Les étapes qui suivront verront le jeune homme pousser plus loin son engagement au service des autres. Au collège, il devient représentant des élèves et membre actif du syndicat des jeunes. Rien d'étonnant à ce qu'il prenne sa carte syndicale à 16 ans, lorsqu'il est en apprentissage. Le choix de FO n'est pas seulement le respect d'une tradition familiale, mais le fruit d'une réflexion bien aboutie. « L'indépendance politique de FO a été décisive, confie Aurélien. Ne pas être aux ordres d'un parti mais être soi-même la base de l'action et pouvoir la mener toujours au service des salariés, voilà ce qui a fait la différence. »

Militant FO avant même d'être salarié, il lui faut un peu plus de temps pour devenir un métallo. Il débute sa vie active comme maçon, mais la crise du bâtiment consécutive au krach de 2008-2009 le contraint à la reconversion. Devenu magasinier, il rentre dans l'entreprise vendéenne La Boulangère, un poids-lourd de l'agroalimentaire, où il restera 12 ans. Rapidement connu comme le loup blanc à la FGTA (la Fédération FO du secteur), il entreprend de développer FO dans le groupe, avec de nombreux succès à son actif. Mais l'épuisant rythme des 3x8 finit par avoir raison de lui et il rejoint en 2018 l'entreprise de menuiserie industrielle Wibaie, installée à Cholet. Il ne le sait pas encore, mais sa réputation le précède et les salariés, ne se sentant pas toujours bien représentés dans un paysage syndical monolithique, le pressent d'implanter FO sur le site. Mener le projet à terme n'aura rien de facile, mais Aurélien sait être tenace et il finit par aboutir, malgré les bâtons que l'organisation syndicale alors majoritaire tente de mettre dans ses roues. FO termine en première position au 1er collège mais ne peut monter sur la première marche du podium, faute d'avoir pu présenter des candidats sur les autres collèges. Depuis, un colossal travail a été mené par le syndicaliste et son équipe et ils comptent bien présenter au scrutin de juin prochain des listes complètes sur les trois collèges. « Nous avons notamment mené de longues discus-

sions avec les salariés pour leur expliquer qu'ils ne risquaient rien côté carrière s'ils s'engageaient syndicalement, se souvient Aurélien. Les supports de la Fédé ont été d'une aide précieuse. »

Avec une énergie aussi inépuisable que sont fortes ses convictions, il devient secrétaire des Métaux de Cholet et œuvre au développement à un niveau plus large. Il négocie tous les PAP possibles et met rapidement à contribution l'équipe FO de Wibaie. Patiemment, il explique aux salariés des différentes entreprises où il tente d'implanter FO que par sa présence, le syndicalisme réformiste sera une chance supplémentaire de porter leur voix et leurs revendications auprès de la direction, là où un syndicat unique verse dans l'immobilisme. « Il faut beaucoup parler, expliquer, séduire, et pour cela aller au contact, mais en étant formé et informé, car l'information est une matière pour laquelle les salariés montrent un appétit croissant et qui peut être déterminante dans le choix d'aller ou non vers une OS, révèle le militant en citant l'exemple de Manitou et des deux années de travail nécessaires pour s'implanter. Il faut de la persévérance pour planter des graines partout, puis les aider à germer avant de les accompagner et de les faire grandir. »

Aurélien ne compte pas s'arrêter en si bon chemin et devrait élargir encore son champ d'action prochainement, en prenant des responsabilités à l'USM du Maine-et-Loire, lors de son prochain congrès. Avoir plusieurs casquettes est pour lui un atout de taille. Cela permet un accès privilégié à cette information tant prisée des salariés, notamment au plus haut niveau territorial, via les rencontres avec l'UIMM. C'est aussi un autre lien avec la Fédération, le tout contribuant à une vision plus riche des dossiers et donc à une manière différente d'aborder les problématiques. « Rien n'est possible sans le goût du contact, insiste Aurélien. Il faut aussi des convictions solides pour aller vers les salariés, être tenace, savoir répondre, et pas seulement à des demandes d'informations, mais aussi à des situations de crise, de détresse, d'urgence. Ce n'est jamais simple, mais cela en vaut la peine. »



Après la conquête de son entreprise puis du bassin de Cholet, c'est au département du Maine-et-Loire que

s'attaque le militant de 36 ans, avec l'ambition d'y développer FO et d'apporter toujours plus aux salariés.

« Une politique industrielle strictement française n'a pas d'avenir »

C'est avec un fin connaisseur de l'industrie que FO Métaux aborde l'année 2025. Place de la branche dans l'économie, réflexions sur les politiques industrielles et les défis qui attendent le secteur : autant de questions sur lesquelles Laurent Demortier, directeur général de Nidec, se montre intarissable.

FO Métaux : La situation de l'industrie française occupe le devant de la scène depuis plusieurs mois. Quel regard portez-vous sur le sujet ?

Laurent Demortier : Récemment, j'ai participé à une tribune au Conseil Economique, Social et Environnemental (CESE) avec des entreprises étrangères et des représentants des pouvoirs publics pour échanger sur les problématiques de l'industrie, un sujet qui me passionne car je suis un fervent partisan d'une vraie réindustrialisation de notre pays. Nous avons abordé la relative chute de l'industrie française à l'aune des politiques qui lui sont consacrées à horizon 2030. Il faut avoir à l'esprit que notre industrie représente actuellement 11 à 13 % de la valeur ajoutée produite annuellement dans l'Hexagone, alors qu'on parlait de près du double dans les années 1990. La dégringolade a fini par attirer l'attention de la classe politique mais les résultats se font attendre parce que trop peu d'actions réellement ambitieuses ont été lancées. L'industrie est présente dans les discours et les programmes, mais pour le moment, la France reste loin de la moyenne européenne, qui se situe à environ 19 %, sans même parler du niveau de la Chine ou des Etats-Unis, qui ont véritablement recollé du fait de politiques favorables à l'industrie.

Malgré les investissements réalisés au fil des ans, bien réels, notre pays continue de perdre des sites et des emplois industriels... Le soutien apporté au secteur par les pouvoirs publics, est-il suffisant ?

L'approche d'une politique de soutien et d'investissement pour l'industrie souffre d'une faille majeure : elle se focalise actuellement trop sur le produit et non sur la chaîne industrielle qui a été nécessaire à sa fabrication. Ainsi, la mise en place d'une infrastructure de réseau électrique sera financée mais sans regarder qui sont les acteurs qui vont la réaliser d'une part, et ce n'est qu'a posteriori, d'autre part, que sera considérée la question de sa finalité industrielle, à savoir identifier les acteurs qui l'utiliseront pour produire, et comment les soutenir. La France et l'Europe se focalisent sur le seul produit final. Les Etats-Unis, avec leur plan IRA (Inflation Reduction Act, en 2022, qui vient stimuler la production de technologies vertes), ne débloquent les aides financières que lorsque le produit arrive à la fin d'une ligne de production et prennent en compte la création de cette dernière. L'enjeu n'est pas de financer un réseau électrique trop longtemps négligé, ce qui bénéficiera au consommateur,

comme le fait l'Europe en s'attachant à créer un environnement plus vert pour lui mais sans soutenir les industriels qui vont fournir les produits permettant de créer cet environnement, mais de « penser industrie » et de soutenir les industriels qui vont permettre de créer cet environnement et ensuite l'utiliser.



La question des aides à l'industrie, dont FO demande la conditionnalité, fait toujours débat. Pourtant, leur pertinence semble peu souvent rattachée à une efficacité par ailleurs mal mesurée...

Il faut distinguer deux types d'aides. La première consiste à jouer sur la taxation des concurrents étrangers lors de l'entrée de leur production sur le territoire national. On est dans le protectionnisme douanier. L'autre manière de procéder, c'est d'accorder des financements à des entreprises, sous différentes formes (allègements d'impôts, aides directs, prêts...). Est-ce que cela fonctionne ? Prenons l'exemple des fameuses gigafactories, ces usines géantes dont la France tente de se doter. Mettre des barrières tarifaires pour bloquer les batteries chinoises ne va pas en soi permettre de développer une filière française. En premier lieu, nous n'avons pas la maîtrise des technologies de fabrication des acteurs chinois, qui ont pris une avance considérable dans ce domaine. Ensuite, cela nécessite un investissement colossal, presque toujours sous-estimé malgré des montants de départ souvent considérables. Enfin, l'industrie ne fonctionne pas en vase clos, elle dépend, pour pouvoir fonctionner, d'un réseau fiable et réactif d'approvisionnement en matières premières qu'il faut absolument sécuriser et qui font, pour la plupart, défaut dans notre pays.

L'Etat et les entreprises sont des investisseurs très différents. L'entreprise a un besoin et une vision du retour sur investissement, qui est exigé par les actionnaires. Se contenter de lui faire un chèque pour diminuer le niveau

de son investissement ne suffit pas à garantir la réussite du projet. Ce qu'il faut d'abord attendre de l'Etat, c'est qu'il se consacre à la création d'un environnement compétitif pour les entreprises qui veulent travailler et produire en France, en commençant par la mise en place d'une politique énergétique favorable à l'industrie. Cela fait longtemps que cette idée selon laquelle nous disposerions de l'électricité la moins chère du monde est devenue une chimère, et c'est qui tue une partie de l'industrie. Elle coûte trois fois plus cher en France qu'aux États-Unis, ce qui est problématique pour une entreprise comme Nidec, dont la consommation en France atteint 50 gigawatt-heure.

La seule addition des différentes aides aux entreprises ne semble pas suffire à faire une stratégie industrielle ?

Apporter de l'argent sur un plateau n'est jamais une mauvaise chose. Les investissements et aides directes ont un rôle, ils facilitent et incitent les industriels à se développer et à construire l'avenir, mais offrir une aide individuelle à chaque acteur ne permet pas de développer le tissu industriel d'un pays. Il faut pour cela aller au-delà du seul niveau de l'entreprise. Les aides ne sont pas l'alpha et l'oméga d'une politique industrielle et doivent par conséquent concerner l'ensemble de la filière et non des acteurs pris séparément de leur écosystème industriel, la crise des équipementiers automobiles le montre bien. Il faut également sortir de certaines rigidités administratives. La France a le plan vert. Nidec est en train de finaliser la construction d'un site proche de Saint-Etienne et dédié à la production de systèmes de stockage stationnaires par batteries. Nous y avons investi 17 millions d'euros et le projet faisait partie des 56 projets d'entreprise du sommet "Choose France". Mais l'activité a finalement été considérée comme ne rentrant pas dans les cases du plan vert, qui se sont avérées aussi étroites que restrictives, excluant finalement notre site stéphanois du dispositif !

Dans cette optique, quelle dimension manque aux politiques publiques ?

Le rôle de l'Etat doit avant tout être de bâtir un environnement qui lui soit favorable, un terreau fertile et propice à sa croissance face à une concurrence devenue mondiale : accès au foncier, à l'énergie, aux infrastructures de transports, fiscalité tant nationale qu'européenne... Mais l'Etat doit aussi prendre conscience que rattraper notre retard industriel sur nos concurrents passe par la construction de sites plus automatisés et intégrés. Le rapport Draghi, remis à la Commission européenne en septembre, voit parfaitement juste quand il prône de monter à 5 % du PIB européen l'investissement nécessaire pour rendre à l'industrie du vieux continent sa compétitivité et donc sa place sur la scène mondiale. Il faut se rappeler, pour bien prendre la mesure de l'effort à fournir, qu'au lendemain de la Seconde Guerre Mondiale, lorsque tout était à reconstruire, le plan de relance industriel de l'époque ne se montait qu'à 2% de ce même PIB ! Il pose aussi un constat très clair : le secteur privé ne pourra pas à lui seul mobiliser de tels montants, il suggère que la puissance publique devra assurer au moins la moitié du total si l'on veut vraiment que la modernisation advienne. Une politique strictement française ne suffira pas à répondre aux défis du secteur. Il faut sécuriser les approvisionnements à un niveau européen et se fixer des objectifs à l'échelle du continent. Les éléments qui fondent la réussite de l'industrie sont pourtant connus. Reste la volonté de les mettre en œuvre, qui semble faire défaut.

Le 28 novembre, la Cour des comptes a publié un rapport sur "dix ans de politiques publiques en faveur de l'industrie". Alors que la phase II du programme Territoires d'industrie a été lancée en novembre 2023 sans qu'un bilan de la première phase ait été réalisé, elle en brosse un résultat en demi-teinte, soulignant que les régions, qui devaient piloter le déploiement du programme, l'ont accueilli fraîchement, sachant qu'elles n'ont pas été associées ou consultées à aucun stade du dispositif. L'échelon local n'est pas sous-estimé dans le soutien à l'industrie ?

Ce niveau devrait compter plus fortement, mais dans les faits trop peu de régions font preuve du dynamisme nécessaire pour relever ce défi. Nous avons ainsi travaillé avec

la Nouvelle-Aquitaine ou encore le Grand Est, qui ont été des partenaires efficaces et motivés pour construire avec nous une dynamique industrielle. Il faudrait que les autres régions soient plus impliquées et mettent à profit la formidable connaissance qu'elles ont de leur territoire, de ses atouts et de ses capacités pour être de véritables partenaires de l'industrie et plus largement de la réindustrialisation. Nos voisins allemands ont en la matière une culture qui nous manque, allant même jusqu'à voir les Länder, puissants acteurs industriels, prendre des parts dans les entreprises.

Face aux différents acteurs d'une chaîne d'approvisionnement qui, pour la plupart, jouent leur propre partition, comment établir une stratégie non seulement viable mais aussi pérenne ?

Nidec consomme des volumes de tôles magnétiques très importants : sur les 400 000 tonnes annuellement produites, l'entreprise en achète 10% ! Et la demande a explosé ces dernières années avec la transition énergétique et le passage du parc automobile à l'électrique. Mais aucune augmentation des capacités de production n'a répondu à cette demande, ce qui s'est traduit par une hausse des prix, qui ont triplé, et finalement un recours à l'importation de produits chinois. Pour une entreprise comme Nidec, les matières premières représentent 70 % des coûts car elles forment 70 % des moteurs électriques que nous fabriquons, ce qui impose en la matière des arbitrages implacables. Le risque est, à terme, de ne plus être rentable en important chinois pour produire en France, et donc de devoir aller produire directement en Chine.

La solution la plus évidente serait donc d'augmenter les capacités de production sur le vieux continent, mais il faudrait pour cela une stratégie conçue à l'échelle européenne pour l'ensemble d'une filière, avec une planification des investissements capacitaires, et des objectifs clairs et chiffrés. Certes, la sidérurgie, l'un des maillons essentiels de notre chaîne d'approvisionnement, est face à un défi majeur avec la décarbonation de la production d'acier. Le groupe ArcelorMittal, acteur incontournable, a demandé et obtenu des aides de la part de l'Etat français et, sous la pression des organisations syndicales, a consenti au principe d'une hausse de ses capacités de production en contrepartie de ces aides, avec par exemple la promesse d'une nouvelle ligne à froid sur le site de Dunkerque. Pour le moment, on attend toujours... D'autant que ce type d'installation ne se construit pas en quelques semaines, mais plusieurs années. Or, pendant ce temps, Nidec a toujours un fort besoin de tôles magnétiques pour faire tourner ses usines.

Conditions de travail

FO Métaux et l'UIMM tiennent un colloque

Ce 8 janvier, les locaux de l'UIMM ont accueilli le premier colloque organisé sur la thématique Qualité de Vie au travail et Conditions de Travail par l'instance paritaire en charge du sujet (IPQVCT). Notre organisation y participait, avec une importante délégation à la tête de laquelle se trouvait son secrétaire général, Valentin Rodriguez, qui est intervenu lors d'une table-ronde.

Contraintes physiques, moyens, conditions sanitaires, temps et rythme de travail, autonomie et marge de manœuvre, relations avec les clients, la hiérarchie et les collègues, sentiment d'utilité, d'accomplissement, etc. Longue pourrait encore être la liste des aspects matériels, organisationnels et psychosociaux que recouvre la notion de conditions de travail, dont découle la qualité de vie au travail. Ils étaient au cœur du colloque paritaire qui s'est tenu le 8 janvier au siège de l'UIMM, le patronat de la métallurgie, et auquel participait notre organisation. Son objectif ? Engager de manière concrète la promotion de l'accord du 7 février 2022 dans sa dimension QVCT (qualité de vie et conditions de travail). Le travail ayant de nombreux effets, positifs comme négatifs, sur la santé physique et psychique, il est à présent admis que c'est son organisation qui peut permettre son amélioration. La démarche QVCT a donc pour objectif de garantir la santé et le bien-être des salariés et, ce faisant, de contribuer à la performance globale de l'entreprise.

« La prise en compte de cette thématique est assez récente dans le paysage des relations socio-professionnelles françaises, explique la secrétaire fédérale en charge du dossier, Géraldine Nivon, et est le fruit d'un cheminement qui a débuté il y a plusieurs décennies. » Critique du taylorisme, puis montée en puissance de l'approche socio-technique, suivie de la prise en charge des grands risques professionnels et enfin, au début du millénaire, l'émergence des questions de santé mentale avec la nécessaire prise en charge des « nouveaux risques » à causes multiples et effets différés (RPS, TMS, CRM) : plusieurs étapes ont été dû être franchies pour

prendre conscience des limites d'une approche trop restrictive du sujet. « Notre organisation s'est saisie de cette thématique de longue date et son inscription dans le marbre de notre convention collective ainsi que la tenue de ce colloque doivent beaucoup à notre travail et à notre insistance », ajoute-t-elle.

A cette occasion, Valentin Rodriguez, venu accompagné par une partie de l'équipe fédérale et des membres du

groupe de travail Santé Sécurité (GRSS) de la Fédération, a pu appuyer le point de vue de notre organisation sur le sujet lors de la première table ronde de la journée. Revenant sur la genèse et l'esprit de la CCNM, il a souligné qu'un des fils rouges avait été que la thématique de l'amélioration des conditions de travail est vecteur d'accroissement de la performance. « C'est à cette condition qu'elles deviennent un facteur de compétitivité, de productivité et de fidélisation des salariés, a fait valoir le secrétaire général FO Métaux, se référant notamment à plusieurs études dont celle de la DARES.

Non seulement cela débouche sur du " gagnant-gagnant " pour les salariés et l'entreprise, mais cela montre aussi que ces différentes thématiques ne sauraient relever de la seule question salariale, à laquelle elles sont trop souvent réduites. » Ainsi, il devient évident comme corollaire que la prise en compte de la QVCT, loin d'être un coût, se révèle être un investissement au même titre que tous ceux qui contribuent à la performance de l'entreprise. C'est aussi, plus largement, un élément d'attractivité pour l'industrie qu'il faut absolument développer.

Valentin Rodriguez a également souligné que la valorisation du dispositif QVCT constituait un défi majeur dans la branche de la métallurgie, qui compte de nombreuses TPE et PME, dans lesquelles l'implantation syndicale n'est pas toujours aussi dense que dans les grosses structures. Plusieurs autres tables rondes se sont ensuivies et notre organisation a eu une nouvelle fois la possibilité de faire entendre ses positions et revendications lors de celle consacrée à l'impact des nouvelles technologies sur la QVCT. C'est Eric Pérès, secrétaire général de FO Cadres, qui s'est exprimé sur les thématiques aussi larges que complexes que sont le droit à la déconnexion, l'infobésité ou encore l'intelligence artificielle, et sur lesquelles, là aussi, les métallos FO proposent de longue date matière à penser et revendications.

C'est la secrétaire fédérale Géraldine Nivon qui a pris la parole pour conclure cette journée. Appuyant le propos formulé plus tôt par Valentin Rodriguez, elle a rappelé qu'il ne s'agissait là que d'un début : « Il est maintenant de notre responsabilité d'accompagner les entreprises, notamment les plus petites, dans cette démarche, a-t-elle annoncé. C'est aussi ainsi que nous contribuerons à recréer du lien et à renforcer la cohésion au sein du milieu professionnel. Sans de bonnes conditions de travail, il ne peut y avoir de véritable qualité de travail » a-t-elle conclu.



©DR

Convention collective : les dispositions applicables aux alternants

Nous revenons ce mois-ci autour des nouvelles dispositions de la convention collective de la métallurgie applicable depuis le 1^{er} janvier 2024, en particulier les dispositions particulières applicables aux salariés titulaires d'un contrat en alternance. Nous aborderons ici un premier volet axé sur la classification et la rémunération, puis le mois prochain un second volet autour des rémunérations annuelles garanties et de la prime d'ancienneté.

I - Classification des alternants

A compter du 1^{er} janvier 2024, les alternants de la métallurgie changent de classification : on est passé d'un classement en 3 groupes (groupe 1,2,3) en classement en 4 familles, en fonction du niveau de la certification professionnelle préparée, objet du contrat.

Exemples de diplômes*	Niveau du cadre national des certifications professionnelles	Famille de classement en fonction du niveau de la certification professionnelle préparée	Groupe(s) d'emploi selon la grille de classification des emplois de la branche
Doctorat	8	Famille 4	Groupes A, B, C et D
Master, diplôme d'ingénieur	7	Famille 4	Groupes A, B, C et D
Licence, BUT	6	Famille 3	Groupes A, B et C
BTS, DUT	5	Famille 3	Groupes A, B et C
Baccalauréat professionnel ou technologique	4	Famille 2	Groupes A et B
CAP, BEP	3	Famille 1	Groupe A

II - Rémunération des alternants

A) Pourcentage du SMIC applicable aux apprentis

1° Pour les jeunes âgés de 15 à 17 ans :

- 35 % du SMIC pendant la première année d'exécution du contrat ;
- 45 % du SMIC pendant la deuxième année d'exécution du contrat ;
- 55 % du SMIC pendant la troisième année d'exécution du contrat.

2° Pour les jeunes âgés de 18 ans à 25 ans :

- 55 % du SMIC pendant la première année d'exécution du contrat ;
- 65 % du SMIC pendant la deuxième année d'exécution du contrat ;
- 80 % du SMIC pendant la troisième année d'exécution du contrat.

3° Pour les jeunes âgés d'au moins 26 ans :

- 100 % du SMIC, quelle que soit l'année d'exécution du contrat.

En cas de changement de tranche d'âge en cours de contrat, le pourcentage applicable est réévalué au premier jour du mois suivant la date d'anniversaire du bénéficiaire du contrat d'apprentissage.

B) Pourcentage du SMIC applicable aux salariés titulaires d'un contrat de professionnalisation

Salariés âgés de moins de 26 ans

Les salariés âgés de moins de 26 ans titulaires d'un contrat de professionnalisation perçoivent, pendant la durée du contrat de travail à durée déterminée ou de l'action de professionnalisation du contrat de travail à durée indéterminée, un salaire minimum calculé en fonction de leur âge et de leur niveau de formation.

Par dérogation aux dispositions fixées par l'article D. 6325-15 du Code du travail, le pourcentage du SMIC applicable à la rémunération des salariés titulaires d'un contrat de professionnalisation est fixé comme suit :

1° Pour les titulaires d'un CQPM / CQPI ou d'une qualification au moins égale à celle d'un baccalauréat professionnel ou d'un titre ou diplôme à finalité professionnelle de même niveau :

- 70 % du SMIC pour les salariés âgés de moins de 21 ans ;
- 85 % du SMIC pour les salariés âgés de 21 ans et plus.

2° Pour les autres bénéficiaires d'un contrat de professionnalisation :

- 60 % du SMIC pour les salariés âgés de moins de 21 ans ;
- 75 % du SMIC pour les salariés âgés de 21 ans et plus.

En cas de changement de tranche d'âge en cours de contrat, le pourcentage du SMIC applicable est réévalué au premier jour du mois suivant la date d'anniversaire du bénéficiaire du contrat de professionnalisation.

Salariés âgés de 26 ans et plus

Pour les contrats de professionnalisation conclus avec des personnes âgées de 26 ans et plus, la rémunération minimale applicable est au moins égale à 100 % du SMIC.

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 métaux connaissent bien.

Solution du n° 647

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

Sudoku

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

Le mot du mois : Expert



Si chacun est expert en son domaine, certains le sont plus que d'autres, au point de mériter une qualification professionnelle, à l'image des experts en automobile qui font l'objet de notre

dossier. Pour les uns comme pour les autres, le mot évoque la qualité d'une personne ayant acquis par sa formation et sa pratique une grande habileté. Usité depuis le début du XIV^{ème} siècle, il est dérivé du latin *expertus* (« éprouvé », « aguerri »), dont le participe passé *experiri* a également donné « expérience » et « expérimenter ».

Le mot s'emploie aussi bien comme adjectif (« il est expert », « une personne experte », « un oeil expert ») que comme substantif (« c'est un expert ») et dans ce dernier cas peut s'associer à un nom de métier, le plus répandu étant sans doute l'*expert-comptable*. Référence dans son domaine, l'expert est choisi en toute impartialité pour établir après examen des constatations ou appréciations de certains faits en vue de parvenir à une solution équitable, trancher un différent, parfois aider à la conclusion d'un procès. Voici donc nos experts en automobile, mais aussi les *experts judiciaires*, assermentés près les tribunaux. La justice leur commande des *expertises*, sachant que la partie insatisfaite du résultat peut toujours réclamer une *contre-expertise*. Dans le domaine de l'art, il arrive qu'*expertiser un tableau* ne suffise pas non plus à clore le débat.

Depuis une cinquantaine d'années, l'on connaît aussi le *système expert*, un logiciel issu des recherches en intelligence artificielle capable de fournir une aide à l'analyse et la décision en exploitant une base de données extensibles.

Quant aux amateurs d'histoires criminelles alambiquées, c'est naturellement parmi les enquêteurs de la police qu'ils trouveront les experts les plus appréciés. Tel est même le titre d'une fameuse série qui en a promené quelques-uns, notamment, de Manhattan à Miami. Admiration garantie, mais il est évidemment plus facile de faire la preuve de son expertise dans un scénario bien ficelé que dans la réalité.

Mots croisés n° 648

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

Solution du n° 647

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

Horizontalement

A. On finit en général par leur accorder une trêve. B. Nécessaire au transport du public (*deux mots*). C. Telles des idées à exécuter. D. Salut anglais. Pas écrivain, mais connu pour ses écritures. Est au parfum. E. Associé à son contraire ou au néant. Associe lui aussi. Un peu de thune. F. Vieux poèmes. Trois de la Chartreuse. En terre. G. Première star du hard. L'un écrivait, l'autre courait. H. Groupe en faveur de l'autonomie. I. En ces lieux, ce n'est pas le chef qui commande.

Verticalement

1. Ne jouit pas pour autant de toutes les facultés. 2. Fume donc beaucoup. 3. Pieu mal posé. Se retrouve en finale. 4. Carré parfois douloureux. Ce fut au son. 5. L'un des cinq grands. Ravit. 6. Railleries pas spécialement bretonnes. N'a pas besoin des précédents. 7. Videur de boîtes. Un maître de l'humour noir. 8. Pas cultivés s'ils sont bien bâtis. Énorme quand il figure en tête. 9. En Israël. Te suit quand elle rapporte. 10. Ruinent tout crédit. 11. Dans la poche du légionnaire.

MSAÉ : PARTENAIRE PRÉVENTION SANTÉ ET BIEN-ÊTRE DES SALARIÉS DE L'AÉRONAUTIQUE, ESPACE ET DÉFENSE

Mutuelle Solidarité Aéronautique
Tout commence par la prévention

msae.fr

MSAé / Mutuelle Solidarité Aéronautique, 5 rue Paul Barruel 75740 Paris cedex 15.
Mutuelle régie par le code de la Mutualité livre III.

MSAé

OFFRE PERIN

Donnez du sens à votre épargne !



Avec le PER Multisupport Médecis, vous bénéficiez de nombreux avantages :

- Des **versements réguliers ou ponctuels** selon vos besoins,
- Des **avantages fiscaux** en déduisant ces versements de vos impôts selon certaines conditions,
- À la retraite, le choix entre une **rente mensuelle**, un **capital**, ou un mixte des deux.

En plus, votre épargne soutient l'**économie locale et solidaire** !

Retrouvez toutes nos solutions en scannant ce QR code



malakoffhumanis.com

 **malakoff
humanis**