



En hausse
Le paiement par mobile
Le nombre de personnes se servant de leur téléphone portable comme terminal de paiement va bondir de plus de 50 % en 2010, selon le cabinet Gartner, à 108,5 millions d'utilisateurs.



En baisse
L'A380
Malaysian Airlines a indiqué, lundi 21 juin, qu'elle pourrait annuler une commande de six A380 en raison de retards de livraison. Pour Airbus, ce serait la première annulation sur cet appareil.

Les cours du jour (22/06/10, 09h57)
Euro 1 euro : 1,2391 dollar (achat)
Or Once d'or : 1254,50 dollars
Pétrole Light sweet crude : 80,86 dollars
Taux d'intérêt France : 3,093 (à dix ans)
Taux d'intérêt Etats-Unis : 3,241 (à dix ans)

Les seniors, variable d'ajustement des entreprises

Les préretraites publiques déclinent, mais d'autres solutions sont utilisées pour faire partir les salariés âgés

En théorie, les préretraites sont promises à une mort certaine. Abondamment utilisés, jadis, dans les vieilles industries touchées par les restructurations, ces dispositifs ont mauvaise presse aujourd'hui car ils poussent des salariés quinquagénaires dans une forme d'inactivité rémunérée en attendant le moment où ils pourront toucher leur retraite. L'Etat ne veut plus financer ces mesures onéreuses qui contredisent son discours sur la nécessité d'allonger la durée de cotisations pour financer les pensions. Mais les vieilles habitudes ont la vie dure dans certaines entreprises.

Grosso modo, les employeurs disposent de deux types d'outils. Les préretraites publiques, tout d'abord, prises en charge par la collectivité. Les entreprises peuvent aussi organiser et payer elles-mêmes le départ de salariés âgés : on parle alors de « préretraites maison ».

Déjà en baisse à la fin des années 1990, le nombre de personnes admises dans les préretraites publiques a dégringolé plus vite à partir de 2003 : elles étaient un peu plus de 8 000 en 2008, contre près de 78 000 neuf ans plus tôt, d'après une étude publiée en juin 2009 par la Dares (une direction des ministères du travail et de l'économie). Une tendance imputable au « resserrement des conditions d'accès et du financement public ».

Et les « préretraites maison » ? Difficile à dire, en l'absence de chiffres. La présidente de la Caisse nationale d'assurance-vieillesse (CNAV), Danièle Karniewicz, pense qu'elles ont diminué, notamment à cause du relèvement de la taxation imposée aux employeurs qui y ont recours. Un point de vue partagé par Philippe Pascal, directeur général adjoint du cabinet BPI : d'après lui, ces « dispositifs coûteux » ne sont plus d'actualité dans la réflexion sur les ressources humaines car, provoquant l'éviction de personnes expérimentées, ils ont montré leurs « effets néfastes sur le transfert des compétences dans les entreprises ». Philippe Caré, du cabinet de conseil en ressources humaines Mercer, considère, lui, qu'ils sont stables depuis deux ans.

Une chose est sûre : des sociétés, souvent de dimension internationale, se séparent de leurs seniors, quitte à déboursier des sommes importantes. Exemple : Sanofi-



Aventis a proposé en 2009 à ses salariés âgés d'au moins 55 ans de quitter leur emploi, l'entreprise leur versant une rente équivalente à 70 % du dernier salaire jusqu'au jour où ils pourront percevoir leur pension à taux plein, précise un porte-parole du groupe pharmaceutique. Environ 1150 personnes sont parties dans ce cadre. Bénéficiaire à hauteur de 8,4 milliards d'euros en 2009, Sanofi-Aventis a voulu réduire ses effectifs notam-

ment pour faire face à une baisse prochaine de son chiffre d'affaires liée à la concurrence des médicaments génériques. Les décisions prises l'an passé s'inscrivent « dans la tradition de la politique sociale de l'entreprise », explique un porte-parole de la direction.

Dans le cadre d'un plan de départs volontaires présenté en 2009, le fabricant de pneumatiques Michelin a mis en place des « mesures d'aménagement de fin



de carrière » entièrement prises en charge par le groupe. Sont concernés les salariés qui auront le nombre de trimestres requis pour toucher une pension à taux plein avant la fin 2012. Ceux qui devaient prendre leur retraite entre mai 2010 et décembre 2012 travaillaient à temps partiel depuis le 1^{er} mai, et ce jusqu'à fin 2012. Jusqu'à leur cessation d'activité, ils gagneront environ 80 % de leur salaire net. « L'entreprise continue-

ra à verser pendant toute la période des cotisations prévoyance et retraite à 100 % », précise le service de presse de Michelin.

Les Caisses d'épargne en Ile-de-France se sont, elles aussi, séparées d'une partie de leurs seniors à l'occasion d'un plan de sauvegarde de l'emploi engagé en 2009. Le dispositif, qui prendra fin en 2013, s'applique aux personnes volontaires qui avaient au moins trente ans d'ancienneté dans l'établissement

financier. D'ici au jour où elles pourront faire valoir leurs droits à la retraite à taux plein, elles toucheront une « garantie de rémunération » proche du tiers de leur dernier salaire, ce qui ne permet pas de « parler d'un dispositif de préretraite », commente la direction.

Certaines entreprises ont trouvé des formules un peu particulières où, à la différence des préretraites stricto sensu, le salarié peut rester actif après avoir quitté son poste. Ainsi, chez Schneider Electric, le « dispositif activité mission

Depuis 2002, le nombre d'entrées en chômage indemnisé des personnes de plus de 55 ans a augmenté de manière sensible

seniors », mis en place en 2009, permet aux plus de 56 ans de toucher environ les deux tiers de leur paye pendant 24 mois ; s'ils effectuent des missions – dans l'entreprise ou ailleurs –, le système se prolonge d'autant.

D'autres solutions, plus discrètes, sont utilisées pour faire partir des seniors. Créée en 2008, la rupture conventionnelle, qui permet de mettre fin au contrat de travail sur la base d'un commun accord entre l'employeur et le salarié, commence à en faire partie. Environ 15 % à 20 % de ces séparations amiables « conclues dans notre secteur porteraient sur des salariés de plus de 50 ans », rapporte Dominique Gillier, secrétaire général de la CFDT-mines et métallurgie.

Certains plans de départs volontaires se traduisent par le départ d'« anciens » qui basculent, à terme, sur l'assurance-chômage, observe Bruno Lemerle, responsable de la CGT sur le site du constructeur automobile PSA à Sochaux. « Cela s'apparente à de la préretraite financée par les Assedic », estime t-il.

Tout en se gardant bien d'énoncer une telle conclusion, la Dares, dans son étude de 2009, constate néanmoins que « la forte diminution des entrées en préretraite publique s'est accompagnée depuis 2002 d'une augmentation très sensible du nombre d'entrées en chômage indemnisé des personnes de plus de 55 ans ».

Bertrand Bissuel

« Les préretraites permettent d'acheter la paix sociale »

Question à... Rachel Beaujolin, professeur à Reims Management School

Les préretraites sont-elles sur le déclin ?

Elles se sont développées en France à partir du milieu des années 1970, notamment avec la « convention générale de protection sociale » du secteur sidérurgique, qui encadrait la cessation anticipée d'activité des seniors employés dans cette branche. Eten-

dues à d'autres pans de l'économie, ces pratiques ont longtemps arrangé tout le monde, car elles atténuent les tensions sociales liées aux fermetures de sites.

Même si l'Etat a tout fait pour restreindre ces dispositifs, le sévage est loin d'être achevé. Les « préretraites maison » constituent une méthode douce pour

faire accepter des réductions d'effectifs. Elles sont souvent utilisées dans des entreprises rentables qui se développent et se mondialisent. Elles leur permettent de préserver leur image et d'améliorer leurs indicateurs de performance auxquels sont sensibles les analystes financiers (par exemple le ratio chiffre d'affaires-masse sala-

riale). Certains employeurs sont d'autant plus enclins à y recourir que la pression des salariés est forte. Cet achat de la paix sociale montre que l'on n'a pas encore trouvé de solutions satisfaisantes pour accompagner les transitions professionnelles de façon non précarisante. ■

Propos recueillis par B. Bi.

Les premiers taxis électriques sillonnent en silence les rues de Tokyo

La capitale japonaise teste deux systèmes de rechargement des batteries : des stations d'échange et des bornes dotées d'une prise

Reportage

Tokyo
Correspondance

Dans un décor futuriste bleu et blanc, au cœur de Tokyo, une Nissan Dualis s'avance silencieusement sur un pont. Propulsé à l'électricité, le véhicule vient changer sa batterie, une opération menée en moins de deux minutes à l'aide d'un bras robotisé. Quand on est à bord, on sent une légère secousse, au moment de la fixation sous le véhicule. L'échange réalisé, le véhicule repart, toujours silencieux.

Doté d'une autonomie de 85 kilomètres, il reprend son service de taxi dans les artères de la capitale japonaise. A première vue, ce taxi ressemble aux 60 000 autres qui roulent dans Tokyo. Seule l'impossibilité d'ouvrir automatique-

ment la porte arrière gauche, comme cela se fait traditionnellement, éveille la curiosité. A l'intérieur, pas de dépaysement non plus : mêmes équipements, chauffeur en gants blancs, doté d'un sens du service impeccable. Même le tarif de la course reste inchangé. « C'est une conduite plus confortable que celle des modèles ordinaires », explique l'un des chauffeurs de la société Nihon Kotsu.

Ces taxis sont en circulation grâce à Better Place, un groupe israélo-américain créé en 2007 pour « mettre fin à la dépendance mondiale aux pétroles ». La société a installé cette station d'échange de batteries dans le quartier de Roppongi, dans le cadre d'un partenariat avec le ministère de l'Industrie japonais, qui a financé les travaux. L'opération témoigne des efforts du Japon pour réduire ses émissions de gaz à effet de serre. « A Tokyo, les taxis

représentent 2 % des voitures en circulation, mais ils émettent 20 % des gaz polluants », explique Kiyotaka Fujii, président de Better Place pour l'Asie-Pacifique.

Elle permet de collecter des données, consommation, accélération, localisation... transmises en temps réel. Surtout, on en apprend beaucoup sur le comportement des batteries, qui « ne fonctionnent pas bien au-delà d'une certaine température », explique Masamune Mimura, directeur du développement. Débutée le 26 avril, l'expérience doit durer jusqu'à fin juillet. Avec une possible prolongation et un objectif : « En faire une activité majeure d'ici à dix ans », selon M. Fujii.

Cela dit, ces stations servent d'un genre nouveau, avec batterie de recharge stockées dans une « cave » à 20 degrés, posent un problème de coût, notamment à

Tokyo, où l'espace est limité, donc cher. Better Place reconnaît qu'un de ses objectifs est de maintenir leur prix « à un niveau similaire à celui des stations classiques ».

Si bien que la société de taxis Hinomaru a préféré le système

Les taxis représentent 2 % des voitures en circulation dans la ville nipponne, mais ils émettent 20 % des gaz polluants

des bornes de rechargement. Avec l'aide du gouvernement, le groupe a mis en service le 25 mars deux taxis électriques, dans le quartier d'affaires de Marunouchi. Le groupe a choisi des Mitsubishi i-Miev, acquises en location longue durée

– 110 000 yens (984 euros) par mois pour un prix total, aides comprises, de 3,9 millions de yens. « Ces voitures sont petites, coûtent deux fois plus cher qu'un taxi normal et l'opération n'est pas rentable », reconnaît le président, Hiroyasu Tomita, mais les clients aiment. ■

Les véhicules ont été confiés à des femmes chauffeurs, spécialement formées. Selon l'une d'elles, « ils plaisent beaucoup à la clientèle féminine. Nous leur offrons plein de services, d'aromathérapie, d'informations sur les magasins et musées du quartier de Marunouchi ». Peints en vert et blanc, ces taxis arpentent les allées du palais impérial dans un silence étonnant et tout en douceur.

Le rechargement se fait à une borne installée dans un parking souterrain. « Il faut 30 minutes pour recharger 80 % de la batterie,

ce qui permet au véhicule de rouler plus de 100 kilomètres », précise M. Tomita. L'encombrement reste limité : une place de parking suffit.

M. Tomita table sur un développement des bornes dans des délais brefs. « Les gérants de stations-service, des restaurants et des commerces s'ouvrent 24 heures sur 24 pour permettre d'installer. » Il y en a déjà plusieurs dizaines à Tokyo. Des entreprises expérimentent des modèles à rechargement rapide.

De quoi assurer la création aisée d'un réseau, des arguments convaincants pour les autorités. Des services de taxis électriques avec bornes de rechargement existent déjà dans les préfectures de Niigata, Ehime et Okayama. Les constructeurs suivent. Nissan, Toyota et Mitsubishi développent leurs propres réseaux. ■

Philippe Mesmer