

objectif -emploi

SERVICE DE L'ÉCONOMIE ET DE L'EMPLOI
OFFICE RÉGIONAL DE PLACEMENT



Dossier

Le secteur automobile sous la loupe

Portrait

Christophe Witschi, ingénieur de course
en rallye

Marché du travail

Ce qui distingue un stage d'un emploi

« La fin des voitures thermiques n'est pas pour demain »

Pour Charly Rossé, vice-président de l'UPSA Jura et Jura bernois (Union professionnelle suisse de l'automobile) et propriétaire du garage RM Autos, à Delémont, la révolution verte est clairement en marche dans son secteur d'activité. Ce qui n'empêche pas les véhicules thermiques de continuer à rouler. Et certainement pour longtemps encore.

Qu'est-ce que la révolution énergétique implique pour un garagiste ?

Déjà, elle est nécessaire parce que notre planète est malade. Donc, les politiques et les constructeurs ont estimé que la voiture électrique était l'avenir en termes de diminution de CO₂. Leur nombre augmente régulièrement. Et, forcément, les garagistes sont obligés de suivre le mouvement.

Vous ne semblez pas convaincu ?

Je constate simplement qu'on tape toujours sur l'automobile, mais il n'y a pas qu'elle qui pollue. Prenez les modes d'achat et les jouets et vêtements de Noël acheminés sous nos latitudes par gigantesques bateaux cargos en provenance d'Asie... Un porte-conteneurs pollue autant que 56 millions de voitures !



Charly Rossé, vice-président de l'UPSA Jura et Jura bernois : « En 2020, le chiffre d'affaires des garages jurasiens a chuté de 25 à 30 % ».

Quel horizon pour la disparition des voitures thermiques en Suisse ?

Actuellement, cinq millions de véhicules de tourisme roulent dans notre pays. Selon l'institut de recherche bâlois BAK Economics, le parc automobile électrique devrait se monter à 17 % du total en 2030, soit encore 4,15 millions de voitures thermiques. Et les hybrides représenteront 36 % en 2035. Dans 13 ans, il y aura toujours 3,2 millions de voitures de tourisme thermiques. La mort de celles-ci n'est pas pour demain.

Quelles sont les conséquences de la pandémie pour le secteur automobile dans le Jura ?

En 2020, les gens ne sont pas sortis, pas partis en vacances. Et moins de km roulés signifie moins d'usure générale, moins de changements de pneus et, par conséquent, moins de travail dans nos ateliers. Cette année-là, selon les chiffres de l'UPSA, nous avons perdu 25 à 30 % de chiffre d'affaires. Même si nous n'avons pas encore ceux de 2021, ils devraient être comparables à 2020.

Si les deux premiers mois de 2021 ont été compliqués, les voitures neuves se sont ensuite bien vendues jusqu'aux vacances d'été. Mais à partir de là, la pénurie mondiale de microprocesseurs a changé la donne.

Avec quels effets ?

Les voitures commandées en début d'année n'arriveront sans doute

jamais ! Car, à partir de la rentrée d'août, les modèles 2022 ont commencé d'apparaître avec leur lot de nouvelles normes. Corollaire : les anciennes générations ne sont plus produites. Pour ne rien arranger, les producteurs ont augmenté les prix en raison du renchérissement de l'acier et des microprocesseurs.

À partir de quand envisagez-vous un retour à « la normale » ?

Il faut attendre que les usines européennes soient de nouveau prêtes à produire de tels composants ; sans doute pas avant les vacances estivales 2022.

Les répercussions concrètes pour un garage tel que le vôtre ?

La non-livraison d'un véhicule neuf fait qu'on ne peut le proposer à un client détenteur d'un leasing qui atteint son terme, donc on le prolonge sur sa voiture actuelle. Comme nous n'effectuons pas de reprise de celle-ci, qui pourrait sinon aller sur le marché de l'occasion, il y a double perte : sur le leasing à renouveler, qui serait plus cher, et le véhicule d'occasion que nous ne pouvons vendre.

Ce marché est asséché. Il y a même des garages zurichois qui viennent s'approvisionner dans le Jura – c'est dire ! –, alors que c'était l'inverse précédemment.

Propos recueillis par Didier Walzer
Photo : Agence Bist, Stéphane Gerber



Éditorial

La mobilité n'a pas fini de se réinventer

Par Laurent Pignot, responsable de la communication du Touring Club Suisse (TCS), plus grand club helvétique de la mobilité

La pandémie a accéléré l'adoption du télétravail et des horaires flexibles, avec une influence positive sur le trafic et la surcharge des routes.

Le retour au travail a démontré que les infrastructures de transport sont surchargées aux heures de pointe.

En outre, le retour progressif au travail s'est accompagné d'un intérêt grandissant pour les formes de mobilité individuelle (voiture, vélo, trottinette, moto), au détriment des transports publics.

L'utilisation des moyens de transport privés est le type de mobilité choisi par la majorité des Suisses.

Au plan national, près de 80% des km/personne parcourus sont effectués à bord de moyens de transport motorisés individuels et uniquement 20% environ par les transports en commun et la mobilité douce.

Certes, avec la digitalisation et des interfaces d'échanges performantes, la combinaison de différents moyens de

transport sera plus facile à l'avenir et cette répartition 80/20 va un peu bouger. Mais la voiture gardera une place de prédilection dans notre mobilité personnelle, d'autant plus qu'elle devient, avec son électrification, de plus en plus écologique et efficiente.

Les voitures électriques sont toujours plus nombreuses : elles ne représentaient que 1,7% des ventes d'autos neuves en 2018, alors que leur part était de 8,2% en 2020.

Cette tendance s'est poursuivie en 2021 et la voiture électrique prendra toujours plus de place.

Selon une étude menée par le TCS fin 2020, 53% des Suisses envisagent de rouler électrique à l'avenir.

Il est indéniable que la mobilité électrique est une solution disponible et qui a d'ores et déjà fait ses preuves. Elle est importante pour la transformation écologique de la mobilité individuelle, en tout cas à court terme. Par ailleurs, il existe des technologies

prometteuses et proches d'une diffusion à grande échelle, comme les piles à combustible et l'hydrogène, et d'autres en cours de développement, comme les carburants de synthèse.

La Suisse se dirige actuellement vers une mobilité intégrée, multimodale et durable, mais la mobilité a toujours évolué, selon les besoins et les habitudes.

Il suffit de se souvenir qu'à Genève, lors de la fondation du TCS en 1896, la majorité des demandes des membres concernait l'amélioration du réseau routier pour les cyclistes, car les routes étaient principalement utilisées par des chevaux!

Désormais, les individus, les familles, utilisent plusieurs moyens de transport, publics et privés, de manière complémentaire, pour leurs déplacements.

En résumé, la mobilité n'a pas fini de se réinventer pour s'adapter à son époque.

Sommaire

N°51 | Janvier 2022

« Dans le Jura et le Jura bernois, les garages emploient 1000 personnes environ, tous postes confondus. »

Charly Rossé, vice-président de l'UPSA (Union professionnelle suisse de l'automobile) pour le Jura et le Jura bernois

2-13

Mobilité

Focus sur un secteur économique en mutation

14-15

Marché du travail

Ce qui différencie un stage d'un emploi

16

Retour sur RDV ECO

Un rendez-vous à pérenniser



Thierry Jeangrand : «Entre 2030 et 2035, l'Europe stoppera la production des véhicules thermiques.»

« Je pensais la situation temporaire... »

Entre chute brutale de l'activité, redémarrage abrupt, pénurie de véhicules neufs, avènement de la mobilité électrique, l'activité de garagiste n'a rien d'un long fleuve tranquille depuis le début de la pandémie. Rencontre avec Thierry Jeangrand, patron du Garage du Val Terbi SA, à Vicques.

Lors du premier semi-confinement au printemps 2020, Thierry Jeangrand a perdu 75 % de son chiffre d'affaires en dépannage, lui dont le Garage du Val Terbi SA, à Vicques, fonctionne comme Patrouille du Touring Club Suisse (TCS) pour le canton du Jura et une partie du Jura bernois. «Plus aucun véhicule, à part ceux d'entreprise, ne circulait, en raison notamment du télétravail et du chômage partiel. Par conséquent, nous effectuons 2 dépannages quotidiens en moyenne contre une quinzaine en temps nor-

mal, indique le patron d'une dizaine d'employés. Je pensais la situation temporaire, c'est pourquoi je n'ai pas fait appel à la réduction de l'horaire de travail. En revanche, je ne me suis pas laissé surprendre par le deuxième semi-confinement, s'agissant du recours à la RHT.»

Nombre record de dépannages à l'été 2020

Au terme du premier semi-confinement, en mai 2020, les dépannages ont explosé. «Les véhicules n'ayant plus roulé pendant longtemps, les

composants électriques, dont les batteries, ont connu passablement de soucis. À l'été, les Suisses étant restés au pays pour les vacances, ils ont été nombreux à visiter notre région. Ce qui a occasionné pour nous un nombre record de dépannages et de rapatriements de véhicules dans leur canton d'origine. Après le deuxième semi-confinement, nous avons constaté que de nombreux particuliers, s'étant retrouvés sans travail à cause du coronavirus et, donc, dans des difficultés financières, ont nettement moins entretenu leur voiture. Dans un tel cas, les frais liés à l'auto, les services en particulier, sont souvent les premiers à en pâtir. Cela a engendré passablement d'interventions de notre part dues au mauvais entretien des véhicules, à d'innombrables pannes d'essence, les gens mettant le minimum de carburant pour économiser.»

Désormais, le Garage du Val Terbi SA a repris son rythme de croisière, même si le télétravail perdure dans la population.

Parallèlement aux dépannages, l'entreprise effectue les services, tous

Le poids économique des garages

Selon l'UPSA (Union professionnelle suisse de l'automobile), le chiffre d'affaires des garages dans notre pays se monte annuellement à 34 milliards de francs.

D'après la section Jura et Jura bernois de l'UPSA, le canton du Jura compte 70 garages «dignes de ce nom». «En prenant en moyenne pour chacun un chiffre d'affaires de 4 millions, cela fait un total de 280 millions, estime le secrétaire-caissier Claude-Alain Henz, et même 400 millions si l'on additionne les 30 garages du Jura bernois.»

www.agvs-upsa.ch

types de réparations, et vend aussi des véhicules d'occasion de toutes marques, dont les meilleurs partent comme des petits pains. «Cela s'explique par la pénurie actuelle de voitures neuves et les longs délais d'attente pour en obtenir, jusqu'à une année et demie!»

La cause? L'insuffisance de microprocesseurs, que l'on trouve par exemple dans les calculateurs moteur et les GPS, équipant tous les véhicules neufs.

«Comme, au plus fort de la pandémie, les commandes de nouvelles voitures étaient au point mort, les fournisseurs de ces puces, essentiellement chinois et japonais, ont réorienté leur production vers les ordinateurs et téléphones portables, extrêmement sollicités mondialement pour le télétravail. Et aujourd'hui que les constructeurs automobiles sont de nouveau très demandeurs, les fabricants sont dans l'impossibilité de leur donner satisfaction rapidement. Et il faudra du temps à ces derniers pour rebasculer sur le secteur automobile. Il n'y a guère d'espoir de résolution de ce problème avant 2023, surtout pour les constructeurs européens, qui dépendent fortement

de l'Asie pour les microprocesseurs évoqués. Les premiers servis seront sans doute les constructeurs automobiles asiatiques.»

L'avenir est à la mobilité électrique

S'agissant de la mobilité électrique, le mécano estime que c'est l'avenir. «Un jour, il n'y aura plus que des voitures de ce type. La preuve, entre 2030 et 2035, l'ancien continent stoppera la production de véhicules thermiques. Même les hybrides seront de trop, souligne Thierry Jeangrand. Personnellement, je suis pour, même si j'estime que la meilleure solution, ce sont justement les hybrides. Tout simplement parce qu'on arrive déjà à peine à fournir l'électricité pour le petit parc de voitures électriques que nous avons aujourd'hui. Dès lors, qu'en sera-t-il une fois toute la population équipée?... Outre l'approvisionnement se pose parallèlement une question de standardisation. Si l'on prend les vélos électriques, chaque marque dispose de sa propre batterie, alors qu'il en faudrait une standard. Cela conduit, de mon point de vue, à une impasse.»

Une autre difficulté, selon ce professionnel aguerrri, réside notamment dans l'évacuation des batteries une fois le véhicule endommagé en raison d'un accident, entre autres. «Qu'en fait-on?... Eu égard à tous les composants écologiquement sensibles d'un tel véhicule, son transport, puis l'élimination, via recyclage, prend énormément de temps, engendre beaucoup plus de travail que pour une voiture classique. Le processus intégral étant d'une complexité folle, il faut en outre l'isoler des autres. C'est pourquoi il est totalement illusoire de croire, en raison de la masse de travail supplémentaire évoquée et générée par un véhicule électrique, que le prix actuel des assurances, encore identique pour une voiture thermique ou électrique, ne va pas prendre progressivement l'ascenseur pour cette dernière. Ne pas le voir venir équivaut à se voiler la face», conclut Thierry Jeangrand.

Texte : Didier Walzer

Photo : Agence Bist, Stéphane Gerber

La belle embellie des vans et camping-cars

Entre envie de grand air et flexibilité, ainsi que besoin accru de sécurité, la vente et la location de vans – surtout –, en Suisse notamment, explosent depuis le début de la pandémie. Le point avec le garage spécialisé SWISS CAMPER BY WILLEMIN, à Delémont.

Selon Claude Willemin, patron de l'enseigne importatrice officielle des marques Pössl, Campster, Vanster, Campstar, Vanstar, Dreamer, Benimar, Randger, Giottiline, Itinéo, CroissCamp, Stylevan, Ahorn, etc., dans les véhicules d'habitation, ce sont surtout les vans – 5 m sur 2 m du genre VW California – qui suscitent la plus grande convoitise de la part de la clientèle (tous âges et toutes catégories sociales confondus, dont de nombreuses familles) depuis mars 2020. «L'augmentation des ventes, dans ce segment, atteint 40%. Cela dit, il convient de mettre ce chiffre en relation avec un transfert des véhicules de tourisme vers ceux d'habitation. Le choix uniquement dans cette catégorie est important, puisque le Garage Willemin peut proposer plus d'une vingtaine de véhicules avec chacun un aménagement différent, ce qui

fait de notre garage le numéro 1 du pays.» S'agissant des grands camping-cars (de 7 m à 7 m 50 sur 3 de haut), la croissance s'élève à 5-6% depuis l'émergence du coronavirus. «Mais c'était déjà le cas auparavant, relativise notre interlocuteur. Nous sommes donc dans une progression standard.»

La location de tout type de ces véhicules a parallèlement pris l'ascenseur ces deux dernières années : de l'ordre de 30% chez SWISS CAMPER BY WILLEMIN. «Et ce chiffre aurait pu être plus élevé si nous avions eu davantage de modèles à disposition. Mais comme il y a pénurie...», ajoute Claude Willemin.

Et 2022 s'annonce sous les mêmes auspices avec une forte demande et une offre toujours en berne. L'écart se creuse, même, entre les deux.

Faire le plein de sa voiture avec de l'écorce de bois !

Le groupe jurassien Corbat, implanté à Vendlincourt et Glovelier, spécialiste de l'industrie du bois, ajoute une nouvelle corde à son arc. En créant, une première suisse, voire européenne, l'entité H2Bois SA, productrice d'hydrogène vert destiné à être utilisé comme carburant notamment, il se positionne sur un marché prometteur. Ecorces, sous-produits de scierie, traverses usagées, etc., issus à 100 % de bois indigène, seront broyés afin d'en extraire de l'«essence» écologique. Entre autres.

Le groupe Corbat se positionne comme fournisseur pionnier d'hydrogène vert en Europe, obtenu à partir de biomasse, grâce à une nouvelle entité, H2Bois SA. «Concrètement, les écorces de notre scierie à Vendlincourt, qui ne peuvent être transformées en pellets, les sous-produits forestiers dont nous disposons en grande quantité dans le Jura, inexploitable autrement qu'en bois énergie, seront broyés afin d'en extraire de l'hydrogène vert grâce à un processus industriel novateur. Mais aucun arbre sain ne sera coupé pour obtenir ce carburant particulièrement propre», précise Gauthier Corbat,

co-directeur du groupe éponyme en compagnie de son cousin Benjamin. L'un des débouchés importants est clairement la mobilité: poids lourds,

voitures, cars postaux et bus au sens large, trains, bateaux et avions – Airbus annonce un appareil à hydrogène en 2035. Pour ces divers moyens



La halle de rassemblement de matière du groupe Corbat à Vendlincourt pour la fabrication de pellets. C'est ce type de halle qui sera construit à Glovelier, dans laquelle seront stockés les sous-produits broyés qui serviront d'intrants au processus de thermolyse.

de transport, l'hydrogène doit être pur à 99%. «Mais ce ne sont pas les seules applications possibles, poursuit notre interlocuteur. En effet, nous entendons également créer un écosystème régional, notamment pour certains secteurs industriels, qui utilisent, pour l'heure, de l'hydrogène produit à partir d'énergie grise – 95% de l'hydrogène produit en Suisse est gris.»

L'objectif de Corbat est de traiter la totalité des ressources disponibles pour en faire de l'hydrogène vert et du biochar (amendements de sol issus de la pyrolyse de biomasse et utilisés dans l'agriculture pour améliorer la qualité des sols, favorisant ainsi leur productivité).

Le biochar agit comme un puits de carbone et ne libère pas de CO₂ dans l'atmosphère en phase de combustion. «D'où un apport indéniable à la lutte contre le réchauffement climatique, le biochar emprisonnant à long terme le carbone atmosphérique dans les sols.»

Début de la production au premier trimestre 2023

H2Bois SA, cette usine dans l'usine, verra le jour au premier trimestre 2023 à Glovelier, dans le prolongement du site Corbat, direction Bassecourt. Dans l'intervalle, le dépôt des permis coïncidera avec l'organisation de séances d'information à la population.

«Pour l'implantation et le suivi technique, nous compterons sur l'implication de 2 ou 3 personnes. À moyen terme, on peut estimer les besoins en personnel à une petite dizaine de collaborateurs: responsable d'unité avec profil d'ingénieur ou de mécanicien spécialisé, employé-e-s chargé-e-s d'alimenter la chaîne de production en intrants, technicien de maintenance, secrétaire, etc.», indique Gauthier Corbat.

Deux lignes de production sont prévues. Installées l'une après l'autre. La première permettra de créer 225 tonnes d'hydrogène vert par année (1 kg d'hydrogène équivaut à environ 2 litres de mazout).

Pour prendre un exemple, le prix à la pompe de la station-service Coop à

Un effet boule de neige pour le vélo électrique



«À partir du début de la pandémie, toutes les planètes se sont alignées pour le vélo électrique: le télétravail qui a permis aux gens d'économiser en frais de déplacement et gain de temps, l'envie de sortir, de partir à la (re)découverte de son coin de pays par des chemins originaux, ont créé un immense appel d'air en faveur de ce deux-roues, qui attire tous les publics, jeunes compris. Et, qui représente, de surcroît, une alternative mobile écologique pour le retour au bureau sur courtes distances. Le bouche-à-oreille très positif a fait le reste», explique Gérard Joliat (photo Didier Walzer), l'un des responsables de Joliat Cycles, à Courtételle, plus grand magasin spécialisé jurassien.

Et de préciser que, avant l'arrivée du Covid déjà, le vélo électrique se vendait bien – progression de 5% annuellement et 15% depuis mars 2020 –, malgré un coût unitaire élevé (3500 fr., prix moyen). «Beaucoup pensaient en acheter un, mais n'étaient pas pressés. Or, le coronavirus a constitué l'élément déclencheur. J'ajoute que nous avons aussi été chanceux avec la météo, particulièrement clémente au printemps 2020. Ne pouvant partir à l'étranger, nos concitoyens se sont rués sur les pistes cyclables régionales ensoleillées.»

Contrairement à certains concurrents, Joliat Cycles n'a fait face à aucune rupture de stock. «La clé était dans l'anticipation et nous partons sur des bases identiques pour 2022. Toutefois, la visibilité, en termes de ventes, est nulle pour l'heure.»

Il est enfin à noter que le vélo traditionnel, moins populaire, ne suit pas la même courbe ascendante que son pendant électrique.

Crissier (VD) est de l'ordre de 12,50 fr./kg d'H₂ vert. De quoi, donc, régaler avec les énergies fossiles.

Le groupe Corbat est actionnaire majoritaire de cette nouvelle société anonyme, dévisée à 20 millions, fondée avec le bureau d'ingénieurs neuchâtelois Planair. Une collaboration qui permet la mutualisation des compétences.

«H2Bois rencontre un écho très favorable. Il donne de l'espoir en l'avenir d'un point de vue écologique, mais aussi aux plans économique, politique et financier», se réjouit le co-directeur du groupe Corbat.

Texte: Didier Walzer

www.groupe-corbat.ch



Une formation de ce type est variée et propose un grand potentiel de valeur ajoutée.

«Un apprentissage dans l'automobile est passionnant»

Le métier de garagiste change radicalement de visage avec l'avènement de la mobilité électrique. Et nécessite une formation continue pointue.

Les explications de Paul Montavon, patron du Garage du Tabeillon, à Glovelier.

Est-il aisé de trouver du personnel approprié ?

C'est compliqué, car, depuis 10 ans environ, la profession de garagiste s'est orientée vers deux voies: celle de mécanicien de maintenance – contrôle et réparation des pièces mécaniques, composants électriques ou électroniques – et mécatronicien en automobile – recherche des origines des pannes/dysfonctionnements électroniques et réparation –, deux formations ponctuées par un CFC. S'ils font le choix d'être engagés, les patrons ont tout intérêt à les

garder, car ils sont bien formés. Corollaire: des salaires en conséquence (voir ci-dessous). De ce fait, le niveau des rétributions dans les professions

liées à l'automobile a bien augmenté ces dernières années.

Quelles sont les conséquences

Des salaires soumis à la CCT

Dans le Jura et le Jura bernois, les métiers de l'automobile sont soumis à une convention collective de travail (CCT) avec force obligatoire.

Les salaires minimums – qui ont été augmentés pour 2022 – sont les suivants:

- mécatronicien avec 2 ans de pratique: 4800 fr. au minimum;
- mécanicien en maintenance avec 2 ans de pratique: 4600 fr. au minimum.

de l'évolution des véhicules vers l'électrique ?

Ceux-ci imposent des formations caractéristiques et coûteuses, différentes selon les marques, financées par le garage, parce qu'il y a notamment des normes de sécurité particulières à respecter.

Avant de s'affairer sur l'auto, en mécanique ou en carrosserie, il convient de lui enlever la haute tension, d'effectuer un diagnostic spécifique.

Il est donc primordial d'avoir du personnel très qualifié, mécaniciens ou mécatroniciens dédiés aux véhicules électriques, qui en deviennent de véritables experts.

Quelles sont leurs qualités de base ?

Un esprit formaté pour l'informatique et une forte envie de formation. Et, là aussi, l'employeur a tout intérêt à garder ses salariés, en leur aménageant de bonnes conditions de travail, car ils deviennent, au fil du temps, indispensables.

Désormais, un apprentissage dans l'automobile n'a plus rien d'ingrat. Non seulement c'est passionnant, varié, mais il y a, on le voit, un grand potentiel de valeur ajoutée.

De quelle manière la crise sanitaire affecte-t-elle votre activité ?

La pénurie de semi-conducteurs fait que, comme le garage n'arrive pas à obtenir des véhicules neufs, il ne parvient pas non plus à reprendre les anciens pour les vendre d'occasion. Aussi bien le personnel technique dans les ateliers, qui ne peut préparer les véhicules neufs et retaper les occasions, que celui de vente, qui a peu de voitures à promouvoir, ont moins de travail.

Durant le temps laissé libre par ces circonstances indépendantes de notre volonté, nous en profitons pour tous continuer à nous former, notamment techniquement, grâce à des cours que l'on peut suivre en ligne.

À ce propos et depuis 10 ans maintenant, nous insistons beaucoup, à l'interne, sur la formation continue.

Propos recueillis par
Didier Walzer

«Une révolution synonyme de risques et d'opportunités pour nos entreprises»

«Le secteur automobile vit une mutation profonde. Le transfert du moteur thermique vers l'électrique est radical, qui implique, notamment, un changement d'ossature du véhicule, une répartition différente du poids intérieur.

Toute la chaîne de production est impactée, sous-traitants et fabricants de machines jurassiens compris, qui façonnent des pièces pour les moteurs thermiques français ou allemands, entre autres.

De plus, la pénurie mondiale de semi-conducteurs engendre d'importantes difficultés – avec même parfois temporairement des arrêts complets – au sein des chaînes de production internationales. Quasiment toutes les marques sont touchées. Il en résulte un important allongement des délais pour obtenir un nouveau véhicule.

Autre bouleversement: la technologie embarquée, qui fait des voitures de demain de véritables ordinateurs ambulants les rapprochant toujours davantage de l'autonomie complète. Cela impacte bien sûr la conduite et la sécurité. Très bientôt, il sera possible de télécommander un véhicule à distance pour le faire, par exemple, entrer dans son garage.

Cette évolution en marche, appliquée à un domaine de la vie quotidienne, va révolutionner la mobilité en général. Avec, potentiellement, des débouchés pour certaines entreprises jurassiennes, car ces véhicules futuristes sont truffés de capteurs.

La voiture restant liée au statut social, l'acte d'achat revêt une part d'émotionnel. C'est pourquoi l'esthétisme, le design, la technologie, continuent aussi de jouer un rôle essentiel dans les nouveaux modèles.

Ce bien de consommation au carrefour de la mobilité, de l'écologie, de la technologie et de la société, va à coup sûr créer de nouvelles opportunités économiques, moyennant une adaptation à cette nouvelle donne.

Et nul doute que le Jura saura tirer son épingle du jeu.»



*Pierre-Alain Berret,
directeur de la Chambre
de commerce et d'industrie
du Jura (CCIJ)*

« J'ai réalisé mon rêve de gosse »

Le Jurassien Christophe Witschi est le seul Suisse engagé comme ingénieur de course sur le championnat du monde des rallyes. Il est au service des plus grandes stars de la spécialité. Pourtant, à 31 ans et après plusieurs années à arpenter le globe, il aspire à s'établir définitivement dans le Jura et y travailler. Rencontre.

« J'ai contracté le virus du sport automobile à la course des Rangiers, à 12 ans et, depuis mes 15-16 ans, mon but était de devenir ingénieur en Formule 1. »

En 2011 et 2013, avec les pilote et navigateur boncourtois Laurent et Randoald Affolter, ainsi qu'un autre ami, Matthieu Meusy, Christophe Witschi participe à une demi-douzaine de manches du championnat suisse des rallyes avec une Citroën Saxo, « qu'on bricolait les soirs et week-ends. Matthieu et moi assurions l'assistance : changements de roues, vérifications du serrage des boulons... Même si ça restait très amateur, cette découverte a été un véritable coup de foudre ».

En 2015, le ressortissant de Miécourt termine ses études d'ingénierie (voir portrait express) et est engagé dans la foulée par la start-up de Courrendlin vRbikes, qui conçoit scooters électriques et triporteurs. Mais son rêve de travailler dans le sport automobile demeure. Après quatre mois, il part dans le Sud-Ouest de la France afin d'entamer une formation d'ingénieur performance pour les disciplines de circuit (F2 et F3). « Elle durait de novembre à début mars et était complétée par un stage pratique d'un semestre dans une équipe pro. »

Peu de collègues étant intéressés par le rallye, il décroche un poste de stagiaire ingénieur système chez PH Sport, à Langres – Haute-Marne –, à deux heures de voiture de Porrentruy. Son rôle ? Gérer toute la partie électrique de la voiture. Ce qui ne le passionne pas plus que ça, mais il se dit qu'il faut bien commencer quelque part, d'autant que l'équipe qu'il intègre fait rouler toutes les Citroën en championnat du monde des rallyes (WRC).



Christophe Witschi dans son quotidien d'ingénieur de course. À l'avenir, il se verrait bien participer au rallye-raid Dakar. Une manière de boucler la boucle ?



« La performance est au centre de tout, pour aller chercher le résultat. Le sport automobile, c'est une remise en question permanente. »

Portrait express

Christophe Witschi est détenteur d'un CFC d'automaticien acquis à l'Ecole des métiers techniques (EMT), à Porrentruy, complété par une maturité professionnelle technique. L'Ajoulot a ensuite fréquenté l'école d'ingénieurs de Bienne en technique automobile et conception de véhicules.

Responsable des programmes au championnat du monde des rallyes

« Je me suis retrouvé à m'occuper du deuxième ou troisième véhicule sur une course. » En 2016, Christophe Witschi est de toutes les manches du championnat du monde. Il a aussi l'occasion de s'engager, parallèlement, dans certaines épreuves du championnat de France asphalté comme ingénieur de course, son but

de carrière. « Mon patron me propose alors de choisir entre passer mon examen pour l'attestation d'ingénieur performance – sans valeur académique – ou un engagement à plein temps comme responsable des programmes WRC. C'est évidemment cette deuxième possibilité que j'ai choisie. Après six mois de pratique seulement, c'était une occasion unique. »

Du coup, le Jurassien reste chez PH Sport jusqu'en 2019 et travaille parfois aussi pour l'usine Citroën Racing officielle, à Versailles.

En 2017, outre le montage d'une voiture délocalisée à Langres qu'il réalise à la satisfaction générale, il effectue la saison complète du championnat de France terre avec un pilote privé, toujours avec sa casquette d'ingénieur, et plusieurs



À 31 ans, le ressortissant de Miécourt est le seul Suisse ingénieur de course en championnat du monde des rallyes.

courses du championnat de France asphalté.

L'année suivante, Citroën « signe » un troisième pilote pour le championnat du monde, le Norvégien Mads Ostberg. Comme il manque un ingénieur

et que Christophe Witschi s'illustre de plus en plus, on fait appel à lui. Au programme : une dizaine de courses et quelques séances d'essais. Ses week-ends « libres », il les passe sur le championnat de France terre...

Progression continue

En 2019, Citroën change tous ses pilotes et engage le Français Sébastien Ogier, à ce moment-là six fois champion du monde de rallye – huit désormais. Le deuxième conducteur est le Finlandais Esapekka Lappi. « Je suis alors retenu chez Citroën pour m'occuper de lui en championnat du monde et accessoirement d'Ogier pour les séances d'essais », poursuit notre interlocuteur.

Au terme de cet exercice et les résultats étant moyens, le Jurassien éprouve le besoin de changer d'air. À ce moment-là, Hyundai Motorsport, à Alzenau (près de Francfort), en Allemagne, lui propose un contrat. « Une aubaine pour découvrir une nouvelle équipe, un pays que je connais peu et une autre façon de travailler. De surcroît, la saison 2020 s'annonce prometteuse avec l'engagement de l'Estonien Ott Tänak, champion du monde 2019. »

L'ingénieur de course

Son rôle est de s'assurer de la fiabilité d'une voiture et de prendre toutes les décisions stratégiques la concernant au niveau des pneus, du réglage du châssis, du contrôle des amortisseurs, ressorts, de la barre antiroulis, boîte de vitesses, du différentiel et de la consommation d'essence. « Nous gérons tout cela et encore quelques paramètres électroniques », complète Christophe Witschi.

Les données nécessaires sont récoltées à l'aide des nombreux capteurs du véhicule et par le retour des pilotes. Objectif : obtenir le bolide le plus performant possible.

Un week-end de rallye se déroule toujours de la même manière. Les ingénieurs effectuent les reconnaissances de toutes les étapes; mercredi, c'est vérification technique; jeudi shakedown – séance d'essais à laquelle les pilotes prennent part pour affiner les derniers réglages; les vendredis, samedis et dimanches sont réservés à l'épreuve proprement dite.

Bien lui en a pris puisque, fin 2019, Citroën annonce son retrait immédiat du championnat du monde en raison de résultats en deçà de ses attentes...

En 2020, l'Ajoulot fonctionne donc comme ingénieur de la troisième voiture chez Hyundai, celle du Tricolore Sébastien Loeb, engagé pour une saison partielle. L'Alsacien de Morges (VD) est 9 fois champion du monde des rallyes. Le véhicule en question est partagé entre lui, l'Irlandais Craig Breen – avec qui Witschi a collaboré chez Citroën – et l'Espagnol Dani Sordo. «Au début de l'année, j'ai enchaîné, coup sur coup, le rallye de Monte-Carlo avec Loeb, celui de Suède avec Breen et le Mexique avec Sordo. L'épreuve se termine le 15 mars au moment où les frontières s'approprient à fermer en Europe en raison du coronavirus...».

La saison reprend en Estonie, le premier week-end de septembre, où Craig obtient une deuxième place, puis Loeb un troisième rang dans la foulée en Turquie.

C'est à ce moment-là que le curriculum vitae du Jurassien va s'enrichir d'une nouvelle ligne prestigieuse : le champion du monde 2019, l'Estonien Ott Tänak, le veut comme ingénieur ! Ça ne se refuse pas. La collaboration, qui commence en octobre 2020 au rallye de Sardaigne, se poursuit aujourd'hui encore.

« Les retards n'existent pas »

Dans une fonction comme celle de Christophe Witschi, où il est appuyé par un chef mécanicien, lui-même aidé par quatre ou cinq mécanos, il faut, outre la passion, beaucoup de rigueur, de précision, notamment dans l'application des procédures, car rien n'est laissé au hasard. « Nous travaillons constamment sous la pression du constructeur et des pilotes. Les retards n'existent pas. En effet, s'agissant du montage des voitures, aucun délai n'est possible. Il s'agit d'être fin prêt le jour du départ du rallye. Nous collaborons étroitement avec tous les acteurs concernés afin que le véhicule soit toujours assemblé dans les temps et fin prêt pour la course. La performance est au centre de tout, pour

aller chercher le résultat. Le sport automobile, c'est une remise en question permanente. Si une course n'a pas marché, il faut immédiatement être opérationnel pour la suivante. »

L'Ajoulot apprend énormément au contact des pilotes : « Leur exigence extrême vis-à-vis d'eux-mêmes se répercute sur l'entourage professionnel immédiat. Dans le cas de Tänak, il veut un ingénieur de course totalement dédié. Ces gars ont la performance chevillée au corps, essaient de perdre du poids sur tout, dans l'habitacle, quitte à se passer de certains éléments, assurance du gain de précieuses secondes en course. Sébastien Ogier a même demandé que ses combinaisons soient refaites pour les alléger ! »

Dans ce secteur, la langue officielle est l'anglais. Mais le français et l'allemand ne sont pas négligeables. « Heureusement que je parle la langue de Goethe, grâce à ma maman d'origine soleuroise. »

À 31 ans, le ressortissant de Miécourt, plus jeune ingénieur de course du circuit, lui qui y a débarqué voici cinq ans – la moyenne d'âge est une quarantaine d'années –, a accumulé énormément d'expérience(s).

Avec le recul, il ne regrette nullement son choix du rallye plutôt que la Formule 1 initialement visée. « En rallye, il est nécessaire d'être davantage touche-à-tout, alors qu'en F1 chacun a son domaine de prédilection. »

Le Jurassien est le seul Suisse ingénieur de course WRC et il y en

a une dizaine seulement sur la planète.

Envie de retour aux sources

Désormais, Christophe Witschi aspire à revenir dans le Jura pour se rapprocher de sa famille et de son amie, Valérie. « Une saison complète, c'est 150 jours de déplacements par an... ». Il est ouvert à toute proposition, lui qui dispose de connaissances approfondies en mécanique, hydraulique, pneumatiques, etc., ainsi qu'en management.

Des entreprises cyclistes, assez similaires à l'automobile s'agissant des contraintes, notamment dans la recherche de la qualité et de l'efficacité, pourraient être intéressées à son profil.

L'horlogerie également. « Mais là, les défis sont clairement différents. »

Christophe Witschi ne s'estime pas surqualifié et pense pouvoir apporter beaucoup et apprendre tout autant. C'est ainsi qu'un bureau d'études pourrait être une option. « En rallye, si une pièce casse, par exemple, on fait appel à ce type de cabinet pour en chercher les raisons, la recalculer. »

En résumé, le Jurassien désire évoluer dans un domaine qui se rapproche du sport de haut niveau. « J'apprécie la mécanique en général : automobile, cycliste, horlogère... Il y a suffisamment d'entreprises, dans la région, où je pourrais apporter ma pierre à l'édifice », conclut-il.

Texte : Didier Walzer



Avec l'Estonien Ott Tänak, champion du monde de rallye 2019.



Il est important de bien distinguer stages et emplois. Les emplois qui sont appelés faussement « stages » contribuent à paupériser les « stagiaires » concernés.

Stages. Vraiment ? Favoriser l'intégration professionnelle sans précariser l'emploi

Les stages sont des instruments de formation et d'intégration professionnelles. Ils permettent de se former, d'acquérir une expérience pratique ou encore de se familiariser avec un métier avant ou durant un cursus réglementé. Toutefois, certains stages dissimulent en réalité de véritables emplois productifs. Les stages en question posent problème à plus d'un titre, en particulier lorsqu'ils s'inscrivent dans la durée et que le salaire versé est inférieur à celui d'un employé effectuant le même travail. On examinera dans cet article ce qui distingue un stage d'un emploi. On traitera également du régime des stages dans le domaine de l'assurance-chômage.

Distinction entre stage et emploi

En matière salariale, la liberté contractuelle prévaut. Cette liberté est cependant limitée par divers principes¹, dont le respect des salaires minimaux prévus par convention collective de travail (CCT), par contrat-type de travail ou par la législation cantonale.

Précisément, le canton du Jura dispose depuis quelques années d'un salaire minimum de 20 francs de l'heure. Seulement, les formations (apprentissage, stages) et les mesures d'insertion font partie des exceptions au salaire minimum.

Pour déterminer si un contrat est soumis ou non aux normes salariales prévues pour les emplois, il faut préalablement examiner si l'on a affaire à un emploi, à un stage ou à une autre forme de contrat. Il n'existe cependant ni définition générale du stage, ni loi unique traitant des stages. Les règles à ce sujet sont en effet disséminées dans la législation.

D'une manière générale, ce qui caractérise un véritable stage est que son objectif n'est pas d'assurer une productivité comparable à celle d'un emploi. Son but est la formation ou l'observation, dans l'intérêt unique du stagiaire. De plus, un stage est de

durée limitée et n'est pas indispensable à l'entreprise. Autrement dit, une entreprise ne saurait compter sur des stagiaires pour déployer ses activités usuelles. Les stagiaires doivent demeurer des « surnuméraires ». Ce sont tous ces éléments qui justifient un salaire réduit.

Concrètement, sont de véritables stages tout d'abord les **stages d'observation**². Ils permettent de se familiariser avec une activité avant une formation. Ils durent de quelques jours à un mois, soit en général la durée suffisante permettant de se faire une idée d'un métier. Au-delà, il faut

les considérer comme de véritables emplois devant procurer au moins un salaire usuel.

Sont également des stages à part entière les **stages probatoires**, soit ceux exigés pour être admis à une formation. Leur durée est fixée par l'institution de formation. Au-delà, ils deviennent des emplois.

Il y a aussi les **stages en cours de formation**. Ils débouchent sur une certification et sont réglementés par la législation sur la formation professionnelle ou celle relative à certaines professions.

Sont également d'authentiques stages ceux qui s'inscrivent dans le cadre des **mesures d'intégration** prévues par les lois sociales (AI, chômage, etc.) et la législation sur la formation professionnelle.

En revanche, ne sauraient être assimilés à des stages les premiers emplois occupés par de jeunes personnes, les mises au courant usuelles, la période d'essai au début des rapports de travail, les emplois de courte durée et les remplacements.

En résumé, soit le stage peut être rangé dans l'une des catégories observation, probatoire, formation ou intégration et il s'agit d'un véritable stage échappant aux normes salariales applicables aux emplois, soit il est assimilable à un emploi productif et doit être rémunéré comme tel.

Stages et assurance-chômage

L'assurance-chômage a institué diverses mesures améliorant l'employabilité des assurés, dont trois types de stages particuliers :

- le stage d'essai ;
- le stage de formation ;
- le stage professionnel.

Un bénéficiaire d'indemnités de chômage peut effectuer un **stage d'essai** auprès d'un employeur. Durant un tel stage, l'employeur aura l'occasion d'observer l'assuré avant un engagement éventuel. L'essai devra préalablement être approuvé par l'ORP. L'assuré continuera à bénéficier de l'indemnité de chômage durant le stage et l'employeur n'aura pas à verser de salaire. D'où un po-

tentiel effet d'aubaine³. La durée des stages d'essai est par conséquent limitée en pratique à quelques jours (jusqu'à trois semaines au maximum selon la législation), ce qui est suffisant pour que l'employeur puisse se rendre compte de l'adéquation du candidat. Ce d'autant plus qu'une période d'essai en début de contrat, au sens du Code des obligations, suivra généralement. Un essai non approuvé par l'ORP sera assimilable à un temps d'essai dans le cadre d'un contrat de travail, lequel impliquera une obligation de verser un salaire.

Quant au **stage de formation**, il vise à approfondir les connaissances professionnelles du stagiaire et à compléter sa formation de manière ciblée, dans les domaines où subsistent des lacunes. Le stage devra être approuvé par l'ORP avant de débiter. Pour limiter d'éventuels abus, il ne dépassera pas trois mois. Cette mesure implique la conclusion d'un accord de stage, l'établissement d'un programme de formation et, à la fin, la rédaction d'un rapport de stage, ainsi que la délivrance d'un certificat attestant les connaissances et les compétences acquises durant la mesure. L'activité accomplie sera essentiellement formative et non productive. Si l'assuré effectue un stage formatif sans l'approbation de l'ORP, il ne pourra rien toucher du chômage pendant son stage. Les conditions d'octroi des stages de formation sont

examinées de manière stricte, car le potentiel d'abus est assez important.

S'agissant du **stage professionnel**, il est destiné soit à procurer une première expérience professionnelle à une personne sortant de formation, soit à la remettre en contact avec le monde du travail, dans sa profession ou dans une profession proche. Comme pour les autres mesures, l'approbation préalable de l'ORP est nécessaire. La durée du stage professionnel est limitée à six mois. Vu sa composante productive, cette mesure requiert une participation financière de l'employeur. Celui-ci doit prendre à sa charge 25% de l'indemnité journalière de stage brute, mais au moins 500 francs par mois. Si l'assuré effectue un stage ressemblant à un stage professionnel mais sans l'approbation de l'ORP, la caisse de chômage pourra verser l'indemnité mais imputera le salaire usuel que l'assuré aurait dû recevoir compte tenu de son travail productif. Le montant des indemnités sera réduit en conséquence.

Texte : Boris Rubin

¹ L'un des plus connus est l'interdiction de la discrimination à raison du sexe.

² Ou stages d'orientation ou encore stages découverte.

³ Un effet d'aubaine se produit lorsqu'un engagement aurait certainement eu lieu même sans stage d'essai.

Conclusion

Il est important de bien distinguer stages et emplois. Les emplois qui sont appelés faussement « stages » contribuent à paupériser les « stagiaires » concernés. Ils sont préjudiciables non seulement à court terme du point de vue salarial, mais aussi à plus long terme au plan de la couverture sociale. Ils ont pour effet également de fausser la concurrence et peuvent contribuer à provoquer de la sous-enchère salariale.

Cela étant, il est possible de distinguer les vrais stages des emplois. Nous avons mentionné les caractéristiques des stages et quelques catégories typiques.

Dans le domaine de l'assurance-chômage, diverses règles permettent de limiter le recours abusif à des stages. Parmi celles-ci figurent la durée maximale autorisée et l'approbation préalable de la part de l'ORP. Les stages prévus par l'assurance-chômage sont donc encadrés par la législation et surveillés par les organes de l'assurance-chômage. Cela garantit qu'ils restent des stages et qu'ils ne dissimulent pas de véritables emplois.

Un rendez-vous économique à pérenniser

RDV ECO, une journée pour stimuler l'innovation et l'entrepreneuriat, a été mise sur pied pour la première fois à Cinemont (Delémont), jeudi 4 novembre dernier. Thème des 14 conférences/ateliers conclus par un exposé de l'athlète retraitée Lea Sprunger : Comment rebondir après la crise ?

Retour sur cet événement annuel du tissu économique jurassien appelé à devenir incontournable et à remplacer l'événement qui était organisé par le passé dans le cadre du salon mondial de l'horlogerie Baselworld.

Le bilan global est positif pour Lionel Socchi, délégué à la promotion économique du canton du Jura. «Le seul bémol provient des personnes inscrites qui ne sont pas venues. C'est-à-dire 20 à 30% d'entre elles. C'est la tendance actuelle pour ce type de manifestation. La faute, peut-être, au surcroît de travail consécutif à la crise sanitaire, un effet de rattrapage qui a pour effet la fixation de nouvelles priorités, l'habitude d'un certain confort, aussi, où l'activité professionnelle a été mise entre parenthèses et le temps dégagé utilisé pour la famille et les loisirs», analyse-t-il.

Pour lui, cependant, cet événement, qui réunissait pour la première fois dans un tel cadre la promotion économique, Creapole, TalentsLAB, EDJ (Energie du Jura), le CSEM (Centre suisse d'électronique et microtechnique), la HE-Arc et BaselArea, était nécessaire.

«Entre porteurs de projets en phase de création de société et entrepreneurs confirmés, les échanges étaient riches, d'autant que les invités se sont également exprimés sur la difficile période Covid de ces derniers mois. RDV ECO a enfin permis de combler un manque: celui de

se retrouver et de réseauter autour d'un verre.» Par conséquent, Lionel Socchi et son équipe envisagent de repartir pour un tour avec, sans doute, un programme allégé. «Les participants ont éprouvé des difficultés à dégager du temps à la fois l'après-midi pour les conférences/ateliers et en soirée pour la conférence de l'athlète vaudoise désormais retraitée Lea Sprunger.»

Une idée serait d'aborder de manière approfondie des thématiques davantage ciblées, idéalement actuelles. «Par exemple le financement de projets par des structures liées à l'innovation. Ou la présentation des services que peuvent fournir les institutions de formation régionales ou encore les entités soutenant la commercialisation de produits jurassiens à l'international. Avec un objectif sous-jacent: que les partenaires avec qui nous collaborons durant l'année s'associent à la démarche», ajoute notre interlocuteur.

Le prochain RDV ECO est d'ores et déjà fixé au **jeudi 10 novembre 2022** à un endroit à définir.

Texte et photo : Didier Walzer
<https://eco.jura.ch/>



La journée du 4 novembre 2021 était notamment placée sous le signe du réseautage.

P.P.
CH-2800 Delémont 1
Poste CH SA

IMPRESSUM

Objectif Emploi est publié par le Service de l'économie et de l'emploi (SEE) dans le cadre de sa fonction d'observation du marché du travail, au service de tous les acteurs intéressés par le marché du travail au sens large. Alimenté par des collaborateurs, ainsi que par des spécialistes ou personnalités invitées, le magazine traite du marché du travail sous tous ses aspects, notamment économiques, sociaux ou encore juridiques.

Rédaction : Didier Walzer, Nicolas Ackermann

Impression : Pressor SA

Tirage : 3500 exemplaires

Parution : trimestrielle

Prix : gratuit

Contact : questions générales, demandes d'exemplaires supplémentaires, modifications d'abonnement, propositions de sujets : didier.walzer@jura.ch ou tél. 032 420 52 10.