

N° 639 avril 2024

N°CPPAP 0220s07170

Fédération FO de la métallurgie

# le journal **FO** Métaux

[www.fo-metaux.org](http://www.fo-metaux.org)

Notre industrie,  
nos emplois !

**Batteries électriques**

# Quand la technologie donne le tempo

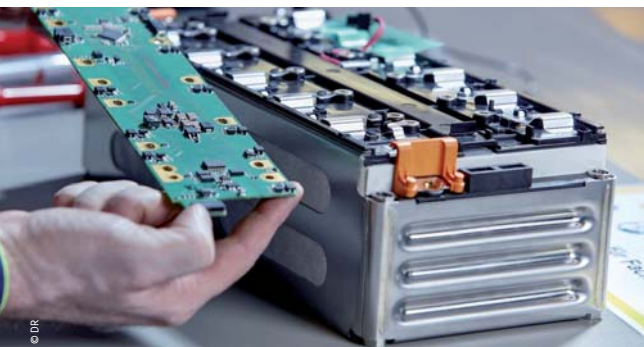
**Quelle(s) technologie(s) pour le cœur des voitures de demain ? La question agite les industriels du secteur et au-delà. Le groupe de travail automobile (GTA) fédéral a planché sur la question et vient de mettre en ligne ses travaux sur ce nouveau chapitre annoncé de l'histoire automobile, dont l'écriture ne fait que commencer.**

Recyclage - p.15  
Les déchets électroniques à la loupe

Aubert & Duval - p. 16  
Remonter la pente

Droits des salariés - p.20  
le devoir de vigilance

# 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 :** 11,65 euros

**SMIC brut mensuel :** 1766,92 euros

**Plafond de la sécurité sociale :**

3 864 euros par mois

(pour l'année 2024 : 46 368 euros)

**Coût de la vie :**

+0,9 % en février (+0,8 % hors tabac);

+3 % en glissement sur les 12 derniers mois (+2,7 % hors tabac).

**Chômeurs :** 3 033 300

(catégorie A, publiés le 25 janvier 2024)

**Indice de référence des loyers :**

142,06 (4<sup>ème</sup> trimestre 2023).

**Taux d'intérêt (25 mars) :**

3,91 % au jour le jour.

## 3 Editorial

## 4 Le dossier

Batteries électriques :  
quand la technologie donne le tempo 4-11

## 15 L'actu en bref

Déchets électroniques :  
un recyclage insuffisant 15

## 16 Actualité syndicale

Aubert & Duval :  
remonter la pente 16

Stellantis & You :  
tout pour être optimiste 16

Métaux de Chartres :  
une année chargée 17

Nidec : FO médaille d'or 17

USM des Bouches-du-Rhône :  
au coeur du développement 18

USM du Bas-Rhin :  
un plan bien ficelé 19

## 20 Infos

La vigilance : un devoir 20

## 21 Vos droits

La clause de mobilité,  
une question qui bouge 21

## 22 Jeux

Des métaux et des mots 22



Et toujours  
l'information  
en ligne sur...  
[www.fo-metaux.com](http://www.fo-metaux.com)





Depuis plusieurs années, les différents gouvernements essaient de remettre en cause le paritarisme pourtant porteur de garanties pour les

## Une double offensive contre le paritarisme et les syndicats

salariés, les retraités, les chômeurs, et source de paix sociale. Les dernières tentatives viennent d'une part du ministre de l'Economie, des Finances, de la Souveraineté industrielle et numérique, qui souhaite que l'Etat reprenne la main sur l'assurance-chômage de manière définitive, d'autre part du Premier ministre, décidé à rouvrir rapidement ce dossier afin de durcir une fois de plus les règles d'indemnisation des chômeurs. Après la réforme des retraites qui fut une erreur historique, avec des décisions arbitraires de l'exécutif, les attaques contre le paritarisme et contre les organisations syndicales s'accroissent, et plus particulièrement pour diminuer les moyens et les dispositifs de défense des salariés.

A titre d'exemple, il y a une coalition entre l'exécutif et une partie du patronat, dont l'organisation patronale des PME et PMI, la CPME, qui a fait le 15 janvier 80 propositions pour mettre fin à la prétendue « complexité administrative » pesant sur les entreprises. Dans la foulée, le 15 février, un rapport intitulé « Rendre des heures aux Français » a été remis au ministre de l'Economie, des Finances, de la Souveraineté industrielle et numérique avec, là aussi, et c'est une coïncidence, une ficelle un peu grosse, 14 mesures pour « simplifier » la vie des entreprises.

Nous pouvons comprendre que la lourdeur administrative voulue par les différents gouvernements avec des lois qui s'empilent, pénalise parfois les entreprises, voire freine la création de nouvelles usines sur notre territoire. Mais bizarrement, non, cela ne s'arrête pas là car la volonté de certains employeurs et de l'exécutif est de diminuer à nouveau, après les ordonnances dites « Macron » qui, au passage, ont fait beaucoup de mal, les moyens des instances représentatives du personnel (IRP) au sein des entreprises. C'est pourtant l'outil de représentation et de défense des salariés.

Dans ces rapports, et pour le premier, celui de la CPME, il y a un chapitre qui s'intitule « poursuivre la simplification administrative en matière

sociale » et qui prévoit de : - simplifier les règles d'information et de consultation des CSE ; - rendre facultative la base de données économiques, sociales et environnementales (BDESE) ; - réduire la fréquence des réunions des CSE ; - diminuer le nombre d'heures de délégation, sauf dans les entreprises pour lesquelles l'actualité sociale le justifie ; - simplifier les règles de rupture de contrat de travail dans le cadre des procédures collectives, etc.

Dans le deuxième rapport, celui des parlementaires, il est prévu de simplifier drastiquement la vie des entreprises et des concitoyens. Selon ce rapport, la simplification serait une préoccupation majeure des Français. L'exécutif et les parlementaires s'inquiéteraient de la préoccupation des Français, voilà qui est nouveau ! Bizarrement, nous ne l'avons pas senti de la même manière lors de la réforme des retraites et des décisions arbitraires du gouvernement alors que les Français étaient majoritairement contre. Dans les mesures proposées, nous notons entre autres : - harmoniser les méthodes de calcul des effectifs pour la détermination des seuils ; - supprimer la BDESE ; - simplifier les arrêts de travail et la liquidation des indemnités journalières ; - déroger aux accords de branches, ce qui risque d'aboutir à une concurrence déloyale, etc.

A force de s'en prendre aux organisations syndicales, aux salariés, aux retraités et aux chômeurs, les politiques renforcent les extrémistes qui sont sans cesse dans la révolution, ce qui a pour conséquence de créer des collectifs en défaveur du dialogue social et de la pratique contractuelle, sans même parler des risques pour la démocratie. Il est grand temps pour l'exécutif et une partie du patronat de réagir et d'éviter de remettre en cause ce qui fonctionne bien au risque de casser la paix sociale au niveau national et au sein des entreprises.



Organe officiel de la  
Fédération confédérée FO  
de la Métallurgie

Directeur de la publication :  
Frédéric Homez

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

Rédaction : Temps Forts

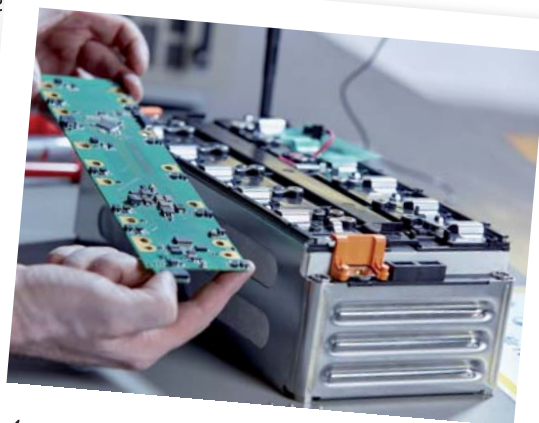
Publicité : PMV  
9, rue Baudoin, 75 013 Paris

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

## Batteries électriques : quand la technologie donne le tempo

**Quelle(s) technologie(s) pour le cœur des voitures de demain ? La question agite les industriels du secteur et au-delà. Le groupe de travail automobile (GTA) fédéral a planché sur la question et vient de mettre en ligne ses travaux sur ce nouveau chapitre annoncé de l'histoire automobile, dont l'écriture ne fait que commencer.**

Suite à l'annonce de la mort du moteur thermique pour 2035, l'ensemble du monde automobile a mis le cap sur l'électrique. Si la France s'est intéressée à la question à partir de 2017 en soutenant dès son émergence l'Alliance européenne des batteries et un « Plan Batteries » en 2018, il aura fallu attendre 2021 pour disposer enfin d'une « Stratégie nationale sur les batteries ». Cette dernière consiste surtout à favoriser la création de gigafactories, comme celle d'ACC à Douvrin (Nord) et à trouver comment les approvisionner. Ce sont essentiellement les acteurs privés qui se posent la question qui conditionne la réussite de la transition du secteur automobile vers l'électrique : quelle technologie choisir ? Derrière cette interrogation a priori neutre se cachent une série d'enjeux majeurs, d'ordre environnemental, industriel, commercial, social et de souveraineté nationale (voir article p.6). Chaque technologie apporte des réponses propres à chacun de ces défis, et chaque avancée technologique semble rebattre les cartes du jeu automobile. La demande de batteries augmente rapidement et devrait être multipliée par 14 d'ici à 2030, principalement sous l'impulsion de l'électrification des transports. Pour autant, faut-il trancher rapidement ?



*Le NMC est l'autre standard actuel.*

Pour le moment, deux standards dominent le marché. Le premier est celui dit « NMC », mélange de nickel, manganèse et cobalt à l'électrode positive, avec son dérivé NCA (nickel-cobalt-aluminium). Chères mais recyclables, elles demeurent la référence pour les véhicules ayant besoin de performance. Privilégiées par les Européens, elles offrent une meilleure autonomie et une plus grande rapidité de charge. Autre technologie incontournable sur le marché de la batterie, celle baptisée « LFP » (lithium, fer, phosphate, de la grande famille lithium-ion), fer de lance de la stratégie chinoise de conquête de l'électrique. Moins onéreuse mais aussi moins efficace que les NMC sur le plan de l'autonomie et sur celui de la charge, cette technologie a été mise au point par l'Europe, qui l'a ensuite délaissée, permettant à la Chine de miser dessus depuis une dizaine d'années en solitaire. Alors que se profile une massification du marché, elle retrouve son attrait et pourrait représenter plus du tiers des ventes à la fin de la décennie, si l'on considère que les véhicules d'entrée et de milieu de gamme peuvent s'en contenter. L'Europe va-t-elle devoir mettre les bouchées doubles sur un savoir-faire qu'elle a contribué à mettre au point avant de l'abandonner ? Rien n'est moins sûr, le secteur automobile met le paquet sur la R&D et de nouvelles pistes émergent déjà.



*La Chine est devenue leader sur la technologie LFP.*



La première consiste à améliorer l'existant, par exemple en ajoutant du manganèse dans les batteries LFP. Réputé stable et sécurisée, la batterie lithium-fer-phosphate, en s'enrichissant de ce matériau peu onéreux, offre une belle hausse de l'autonomie des véhicules électriques sans pour autant en augmenter le coût. Le pack produit par le Chinois Gotion High-Tech promet une autonomie de 1 000 kilomètres par charge, laquelle passerait de 10 à 80% en moins de 20 minutes. Espérance de vie de la batterie ? Le constructeur affiche 4 millions de kilomètres et compte passer prochainement à la série industrielle. Pour renforcer la densité énergétique des batteries lithium-ion, Porsche et Mercedes travaillent sur une autre voie : des anodes en silicium pour remplacer celles en graphite et stocker ainsi davantage d'énergie. Fruit d'une alliance avec le Californien Sila Nanotechnologies, la technologie accroîtrait la densité énergétique de 20 %, avec pour objectif final des capacités de stockage jusqu'à deux fois supérieures à celles du graphite. Le constructeur chinois Nio tente pour sa part de mettre au point la batterie semi-solide. Son modèle ET7 est propulsé par une batterie à électrolyte hybride de 150 kWh qui clame ses 1 000 kilomètres d'autonomie. Le géant chinois CATL prétend, quant à lui, avoir produit une batterie semi-solide capable de stocker deux fois plus d'énergie que les lithium-ion.

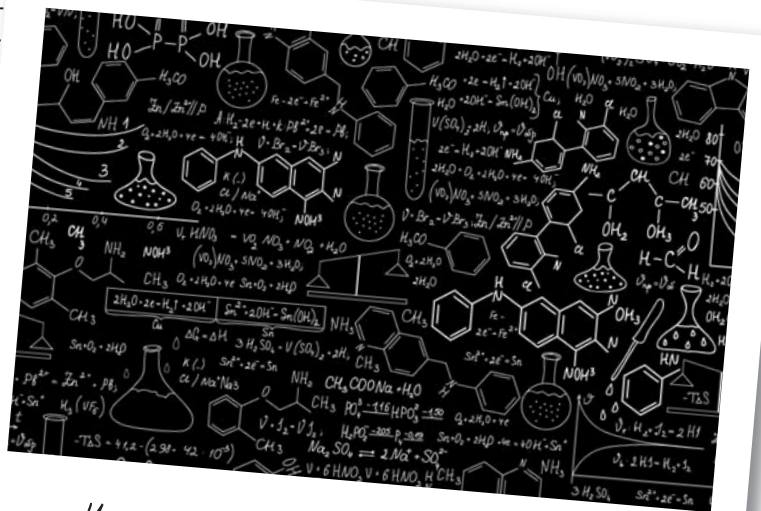
## Chaque découverte rebat les cartes

Autre technologie qui fait beaucoup parler et suscite autant d'espoir : l'électrolyte solide. Dans les batteries lithium-ion actuelles, c'est pour le moment un liquide qui conduit les ions, leur permettant de se déplacer de l'anode vers la cathode (pour alimenter le moteur) ou l'inverse (lors de la recharge). Avec le solide, il s'agit de remplacer ce liquide par un composé inorganique solide (céramique, polymère...).



*Faut-il tout miser sur les gigafactories (ici, Douvrin) ?*

ups bien décidées à se tailler une place sur ce créneau prometteur. Pour autant, le procédé est loin d'être au point, et le lancement de la production industrielle avant 2030 promis à l'unisson par tous les acteurs de la filière est encore loin d'être garanti. A noter



*Une question de chimie, et donc de R&D.*

d'ailleurs que, si la technologie, tant sur le solide que le semi-solide, n'est pas encore totalement au point, elle pourrait fort bien intéresser, in fine, le secteur aéronautique, en particulier sur le plan de la sécurité (voir article p.6).

Parmi les autres chemins en cours d'exploration, il faut mentionner les batteries sodium-ion, considérées comme révolutionnaire par certains acteurs, mais dont la faible densité énergétique n'offre qu'une faible autonomie. Autre option : l'utilisation du soufre sur l'électrode positive des batteries au lithium. Cette technologie permettrait, pour un coût des plus modestes, de multiplier par trois, voire par cinq, la densité énergétique des batteries. Restent à résoudre les problèmes de corrosion de l'électrode positive chargée en soufre et son expansion volumétrique. Plus novateur, des recherches sont menées sur un matériau composé de nanotubes de carbone verticalement alignés qui permettent, en théorie, une recharge plus rapide et une utilisation plus efficace.

Il faut également mentionner la piste qui semble la plus farfelue mais qui ne manque pourtant pas d'avantages : la batterie bio. Plusieurs études récentes ont fait état de la mise au point d'une anode à base de carapaces de crabe par des équipes universitaires américaines. Ces dernières ont transformé des déchets de coquilles de crabe en carbone dur qui peut servir d'anode à un accumulateur sodium-ion. Pour vérifier

cela, les carapaces de crabe ont été portées à une température de plus de 500 °C avant de se voir ajouter du sulfure d'étain ou de fer. Avec cette combinaison, les chercheurs ont pu fabriquer une anode sodium-ion, (la borne positive de la batterie). Même si les ions sodium possèdent des caractéristiques chimiques proches de celles du lithium, ils sont un peu plus volumineux. Ce qui nécessite l'utilisation d'une anode avec des propriétés différentes de celles en graphite. Avec le crabe, place à une anode plus poreuse et fibreuse, qui offre une bonne conductivité des ions de sodium.

Plusieurs mois auparavant, une autre équipe avait utilisé un gel électrolyte dérivé des mêmes carapaces pour faire fonctionner une batterie à base de zinc. La combinaison du gel biodégradable de chitine et du zinc a permis de créer un matériau utilisable comme électrolyte dans la batterie, qui comprend ainsi une anode en zinc et une cathode en matière organique entièrement biodégradable. A en croire les auteurs de l'étude, cette batterie maintiendrait un rendement de charge frisant les 100 % sur plus de 1 000 cycles de recharge !

## Changement de logique ?

Au final, la R&D participera à faire la différence et en ce domaine, la question du financement est celle dont découlent toutes les autres. Pour le moment, Chinois et Américains investissent nettement plus que le Vieux continent, dont les pays font cavaliers seuls, malgré la fameuse « Europe des batteries ». « Au niveau national, la clé serait peut-être de passer d'une logique d'assembleur à un système industriel où la batterie est intégrée à une approche large du groupe propulseur (chargeur - batterie - onduleur - moteur), ex-

plique le secrétaire fédéral Olivier Lefebvre. Cette approche garantirait une optimisation du rendement électrique du véhicule, et constituerait aussi un bon argument de vente, le tout dans une démarche tricolore associant fabricants de batteries, d'électronique et de moteurs. »

Au-delà de cet aspect, difficile de savoir si les avancées annoncées par les constructeurs et les acteurs de la supply chain sont réelles ou de simples effets d'annonce. Le seul fait que la Chine a mis au point ses propres normes (dénommées CLTC) pour attester de l'autonomie ou des capacités de recharge entrave déjà les possibilités de comparaison, en particulier pour le consommateur, et ouvre la porte à un marketing qui risque d'inspirer fort peu confiance à un consommateur déjà pas franchement emballé par l'électrique. La technologie n'est donc qu'un aspect du problème, dont de nombreuses autres facettes promettent elles aussi de peser sur la chimie de batteries vertueuse qui trouvera sa place sous le capot de la voiture électrique demain.

## Le Rubik's cube de la batterie électrique

**Si la question de la performance est tout sauf annexe pour l'automobiliste, cette dimension est loin d'être la seule à prendre en compte pour réussir la transition énergétique et environnementale, mais aussi pour permettre à l'industrie automobile tricolore de conserver son rang mondial, sans que cela se fasse au détriment de l'emploi.**

Depuis que l'italien Volta a inventé la pile au XIX<sup>ème</sup> siècle, la demande de stockage d'électricité n'a jamais cessé de croître et, principalement sous l'impulsion de l'électrification des transports, la demande de batteries devrait être, selon Bercy, multipliée par 14 d'ici à 2030. Il va donc falloir trouver comment produire. L'Europe des batteries électriques risque de caler avant même d'avoir démarré par manque de métaux stratégiques pour alimenter ses usines. Les ministres de l'Industrie de l'Europe des 27 se sont réunis en février 2022 sur la question. Nécessaires pour stocker et faire circuler l'électricité, ou pour améliorer le rendement des anodes, à l'intérieur des batteries, ces métaux sont jugés absolument incontournables pour permettre à l'industrie automobile de supprimer d'ici 2035 les moteurs à combustion qui réchauffent la planète depuis un siècle. Problème : l'Europe n'en produit quasiment pas et doit presque tout importer. D'ici 2030, elle vise 25% de la production mondiale de batteries (contre



*L'approvisionnement en matières premières sera stratégique (ici, une mine de lithium).*

3% en 2020). L'explosion des besoins en métaux sera particulièrement sensible pour le cobalt et le graphite. Leur consommation devrait plus que doubler en Europe et celle du lithium devrait décupler, selon un rapport présenté au gouvernement début 2022 par l'industriel Philippe Varin. Dans ces trois filières, la Chine domine totalement le marché - première productrice et souvent première consommatrice - ayant su anticiper le tournant électrique de la planète automobile depuis 20 ans en mettant la main sur



de nombreux sites d'extraction minière et en multipliant les usines de raffinage, et maintenant de batteries. La transition énergétique et environnementale pose d'ailleurs une autre question, relative à la souveraineté : comment ne pas troquer la dépendance aux énergies fossiles par une autre, cette fois aux métaux et terres rares ? Dans l'économie globale du secteur automobile, la dimension stratégique de l'électrification est encore loin d'être tranchée. La Cour des comptes européenne s'en est d'ailleurs inquiétée dans son rapport de juin 2023, pointant cet angle mort du tout-électrique et considérant aussi qu'il existe un écart important entre les objectifs et les capacités de production. Là aussi, les choix technologiques apporteront des réponses bien différentes à cette question. L'enjeu est ici de protéger les prix des voitures contre les variations de cours du nickel (qui devient très coûteux dans les batteries les plus performantes, où l'on trouve huit fois plus de nickel que de cobalt), mais aussi d'atténuer la demande globale en métaux critiques afin de limiter la pression sur les prix. L'enjeu est immense, lorsque l'on sait que la batterie représente jusqu'à 40 % de la valeur des voitures électriques. Si les batteries dites « NMC » semblent, sur le plan des ressources et de la souveraineté, moins intéressantes que les « LFP », qui présentent l'avantage de ne pas utiliser de métaux rares, un examen approfondi du sujet vient nuancer la première impression. Le lithium est en effet en train de rejoindre la liste des matières premières dites en tension et plusieurs experts tablent sur une rareté accrue dès 2025. L'amélioration de cette technologie sur le plan de la performance par l'adjonction de manganèse, une matière première bon marché et abondante, n'y change pas grand-chose. Les batteries basées sur sodium présenteraient quant à elle, selon l'Agence internationale de l'énergie, un double avantage : en premier lieu, le sodium est une matière première relativement bon marché, et son approvisionnement n'est pas critique. La batterie « bio » basée sur les carapaces de crustacés présente elle aussi ces mêmes atouts d'abondante disponibilité pour un faible coût, et ce jusque dans les derniers stades du cycle de vie du produit, qui est biodégradable.

## La recherche d'une solution verte

L'aspect environnemental n'est pas un moindre enjeu, puisqu'il est à l'origine de la transition vers l'électrique. Reste que l'évaluation de l'impact de la fabrication de batterie au plan environnemental est souvent incomplète, car il faut l'envisager sur la totalité du cycle de vie du produit. Si les batteries LFP offrent une technologie bon marché, il faudra mettre en place une chaîne vertueuse dans

laquelle le recyclage fait figure de maillon faible. Dans les batteries NMC, le prix du cobalt et du nickel en font un matériau intéressant pour le business du recyclage (même si l'extraction du cobalt, principalement issu de République démocratique du Congo, se fait dans de très mauvaises conditions sociales et environnementales). Concernant les batteries LFP, le problème n'est pas qu'elles ne peuvent pas être recyclées, mais plutôt que la valeur des éléments tirés du processus (lithium, fer et phosphate) est plutôt basse, ce qui rend le processus de recyclage plus compliqué d'un point de vue économique que ne l'est le recyclage des batteries NMC.

Conséquence : le risque d'aboutir dans un premier temps à des montages de déchets toxiques sous la forme de batteries LFP usagées. Le problème est d'ailleurs le même pour tous les dérivés de cette technologie. Si l'Europe compte beaucoup sur le recyclage des batteries usagées et l'économie circulaire pour se créer ses propres gisements de métaux et terres rares nécessaires au développement de la filière, le recyclage ne pourra réellement débiter qu'à la fin de la première génération de batteries. Il doit néanmoins être anticipé dès maintenant et s'affirmer d'ores et déjà comme un futur élément participant à la souveraineté nationale dans ce dossier.

En outre, les pays disposant d'importantes réserves de lithium sont exposés à un risque élevé de sécheresse en raison des besoins importants en eau nécessaires à son extraction. L'explosion de la demande et le risque de pénurie qu'il fait peser sur l'industrie automobile ont conduit l'Europe à répondre avec quatre projets de nouvelles mines : Cinovec en République tchèque, porté par European Metals, Keliber en Finlande par Keliber Oy, Wolfsberg en Autriche par European Lithium, et un projet en Allemagne, Zinnval, porté par Deutsche Lithium. Selon la Commission européenne, ces quatre projets pourraient couvrir 80 % des besoins européens pour les batteries à terme. Cela poserait cependant un défi de taille : parvenir à une exploitation minière selon des normes environnementales et sociales aussi drastiques qu'ambitieuses, au risque de dilapider tout le crédit éco-



*Une batterie bio ? Une solution en apparence saugrenue mais qui offre de nombreux avantages.*

logique de l'électrification automobile. Ici, les batteries ion-sodium affichent leur supériorité avec une durée de vie de 10 ans contre 3-4 ans pour celles au lithium ainsi qu'un impact environnemental des plus faibles (tout comme la batterie bio).

Une fois la technologie choisie, encore faut-il rester dans le vert. L'Ademe écrivait d'ailleurs dans son avis d'octobre 2022 qu'une voiture doit avoir une batterie « de capacité raisonnable, inférieur à 60 kWh » pour avoir un « impact carbone deux à trois fois inférieur à celui d'un modèle similaire thermique ». « Avec une batterie de taille supérieure, l'intérêt environnemental n'est pas garanti », ajoutait l'Agence de la transition écologique, qui défend « un modèle de véhicule le plus petit et léger possible ». Autrement dit, c'est aussi d'usage et de public qu'il est question pour que l'électrification atteigne son objectif premier : être au service de la transition environnementale (voir p.11)

## Le challenge de l'industrialisation

Une fois tranchées les questions techniques, environnementales et d'approvisionnement, la planète automobile devra encore relever le défi de la fabrication industrielle. Le premier acteur qui parviendra à la production en série s'offrira un avantage concurrentiel immense. Selon le Fraunhofer Institut de Munich, dans une étude de juin 2022 sur le sujet, la capacité de production des batteries solides devrait être comprise entre 15 et 55 GWh en 2030 et entre 40 et 120 GWh en 2035, soit « 1 % ou 2 % de la capacité totale de batteries lithium-ion qui aura émergé à ces dates ». Autrement dit, la vraie rupture technologique pourrait bien consister à maîtriser la fabrication à la chaîne. De 20 % des immatriculations totales assurées par la vente de véhicules électriques à batteries (VEB) en septembre 2023 en France, il va falloir passer à 100 % dans la prochaine décennie. Stellantis et Renault semblent faire le pari du LFP. Renault est en train de mettre la pression à son fournisseur Envision pour ajouter le LFP à son catalogue et disposer ainsi des deux technologies, ce qui permettrait de répondre à une logique d'offre segmentée avec LFP pour les entrées de gamme et NMC pour le premium, comme le fait déjà Tesla. Stellantis a signé un partenariat en novembre dernier avec le géant chinois Catl sur cette même technologie. Le premier constructeur mondial Toyota est lui aussi en train de prendre de solides positions sur les LFP. Alors que se profile une massification du marché, elle retrouve son attrait et pourrait représenter plus du tiers des ventes à la fin de la décennie :



*Faut-il parvenir à un standard unique ?*

les véhicules d'entrée et de milieu de gamme s'en contenteront. L'Europe va donc devoir mettre les bouchées doubles sur cet autre savoir-faire qu'elle avait pourtant contribué à mettre au point. Chez Renault, Luca De Meo a annoncé une réduction des coûts de fabrication de 40 à 50% entre la R5 et la Twingo avec un changement de mode de production. « Sur le véhicule électrique, on ne peut pas imaginer une plateforme qui dure 6 à 7 ans où on met tout l'argent au début et on rajoute un peu au bout de 4 ans. Sur la plateforme Ampère Small, on met moins d'argent au départ et l'ingénierie va continuer à y travailler tout le temps. C'est ce que fait Tesla et ça change tout. » Attention cependant à garder une industrie agile, capable de s'adapter à l'évolution de la chimie des batteries et aux contraintes de fabrication qui en découlent. Les gigafactories en auront-elles la capacité ?

## L'impératif commercial

L'Europe se doit de contrer la menace que la Chine fait peser sur son industrie automobile avec sa stratégie électrique orientée autour de batteries peu onéreuses basées sur des matières premières qu'elle est la seule à détenir. La clé réside-t-elle dans la capacité à imposer le standard technologique qui sera celui des batteries du futur ou, étant donné que chaque avancée semble rebattre les cartes, dans l'aptitude à maîtriser l'ensemble des technologies batteries pour répondre à toutes les demandes ? Comme le moteur thermique offrait la possibilité d'avoir des motorisations diesel, essence ou GPL, la voiture électrique va-t-elle finalement proposer plusieurs types de batteries en fonction des usages et des segments commerciaux, avec le prix pour principale boussole ? Une bat-





terie sodium-ion est 30 % moins chère que la batterie chinoise LFP, qui est elle-même 20 à 40 % moins chère que la batterie NMC. Le prix des batteries ion-zinc pourrait être encore plus bas. Si les batteries lithium-manganèse (HLM) peuvent constituer une réponse européenne à la technologie LFP sur laquelle la Chine est leader, elles apparaissent destinées avant tout à des usages urbains. Les très prometteuses batteries solides resteront chères et seront probablement destinées à la classe supérieure capable de se payer des voitures onéreuses. « Nous avons besoin de LFP et nous l'aurons parce que c'est une solution compétitive en termes de coûts pour fabriquer des voitures abordables pour les classes moyennes », a récemment déclaré le PDG du groupe Stellantis, Carlos Tavares. Autrement dit, il faut que tout le monde puisse acheter la voiture de demain, laquelle est aussi un élément structurant à l'échelle du territoire, tant sur le plan social qu'en termes de mobilité, de même que les implantations industrielles qui y sont rattachées ont un rôle qui va bien au-delà de la seule production industrielle. Bien plus que les questions technologiques, c'est sans doute autour de ces notions d'usage et de prix que se situe le nœud du problème et la clé de la réussite de la transition écologique, qui ne se fera que si les acheteurs peuvent répondre présent.

Un dernier point mérite d'être considéré : celui de la sécurité. Pour le moment, comme les images de bus électrique ou d'hoverboard prenant feu le montrent, le risque de sur-



*La course aux batteries intéresse bien d'autres secteurs que l'automobile.*

chauffe

des batteries est une réalité et constitue un frein à leur diffusion. Sur ce plan, les batteries solides ne se contentent pas d'augmenter considérablement la densité énergétique : leur grande stabilité permet de supprimer le risque d'incendie. D'où l'attention que porte le secteur aéronautique à cette technologie, qui pourrait lui permettre d'avancer sur le difficile chemin de l'électrification de l'aviation.

## GTA : un nouvel espace en ligne

FO Métallurgie  
Fédération FO de la Métallurgie  
L'efficacité reformiste

Rechercher ...

LES OUTILS DU GROUPE AUTO RETOUR SUR LE SITE DE LA FÉDÉRATION

LES ARTICLES DU GTA

NOS PARTENAIRES

Et si les constructeurs français misaient vraiment sur des VEB à des prix abordables ?  
LIRE L'ARTICLE DU GTA -  
09 février 2024

Pourquoi la croissance est-elle plus faible en Europe qu'aux Etats-Unis ?  
LIRE L'ARTICLE DU GTA -  
09 février 2024

IPECA KLESIA  
GROUPE LEGRAND APICIL  
Up Actys  
AESIO vyv  
Syn  
IRP AUTO

Toujours soucieuse d'apporter l'information la plus complète possible et d'être force de proposition, notre Fédération vient de faire évoluer son univers. Ainsi, un nouvel espace dédié aux groupes de travail mis en place par la Fédération est dès à présent en ligne sur le site internet [www.fo-metallurgie.org](http://www.fo-metallurgie.org). Sont accessibles : le Groupe de Travail Automobile (GTA), le Groupe Réseau Handicap (GRH), le Groupe Réseau Santé Sécurité et Conditions de Travail (SSCT) et le groupe de travail sur les USM. Ils permettent d'accéder à l'actualité de ces groupes et des problématiques qu'ils traitent, ainsi qu'à une « boîte à outils » rassemblant l'ensemble des supports qu'ils réalisent. Deux autres espaces seront prochainement mis en ligne pour le groupe de travail sur l'égalité professionnelle et le groupe de travail cadres (GTC). Pour le GTA, le lancement de cet espace de travail est l'occa-

sion de mettre à disposition de tous la démarche prospective à laquelle se sont livrés ses membres sur la chimie des batteries électriques. N'hésitez pas à aller consulter les documents en ligne, auxquels le présent dossier n'apporte qu'un complément !



## ÉCLAIRONS L'ENTREPRISE À LA LUMIÈRE DU SOCIAL

*Chaque jour et depuis plus de 30 ans, les équipes pluridisciplinaires d'experts-comptables, de juristes, d'économistes, d'industriels, de spécialistes du travail et des relations sociales 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 d'entreprise. 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.*



## Quel nouveau modèle de mobilité ?

S'il n'est pas écologique, le véhicule électrique n'apportera aucune réponse aux questions qui ont conduit à son avènement. Jusqu'ici, la conception de la voiture électrique a été abordée par le « haut » par l'essentiel des acteurs du secteur, essentiellement par facilité, mais aussi faute d'avoir perçu les enjeux du changement de modèle industriel induit par la fin du moteur à combustion. En termes d'élaboration, un véhicule dit « premium » présente des avantages non négligeables, dont le premier est de ne pas avoir à se préoccuper du prix de fabrication. Les exigences qui en découlent sont moindres, pas besoin de renoncer à un équipement ou un autre, de se demander ce dont les clients peuvent –veulent – ou non se passer ; il n'y a alors aucun arbitrage à rendre, ce qui contribue à « l'obésité » du produit final. Bien sûr, cette augmentation de la taille et du poids des véhicules dont se plaignent les responsables politiques est également due aux règlements et lois que votent ces derniers, et ce sont en partie les obligations sécuritaires qui ont fait disparaître les petites voitures, plus difficiles à rentabiliser, si l'on en croit la plupart des constructeurs.

Mais l'argument ne suffit pas à balayer ce qui s'avère être un défaut de stratégie des géants de l'automobile qui, à de rares exceptions près (comme Renault avec la Zoé), ont surtout proposé des copies électriques de leurs prédécesseurs thermiques, qui ont trouvé preneurs en partie grâce aux aides publiques (le fameux bonus écologique) et au fait qu'elles s'adressaient à une catégorie de population (parmi les plus aisées) assez peu sensible à la question du tarif. Autant d'éléments qui expliquent le manque de véhicules électriques abordables, terrain plus risqué que les constructeurs n'ont finalement investi qu'à contre-cœur.

Le processus a abouti à un non-sens. Près de 75 % de la consommation d'un véhicule est liée à son poids, et cette consommation

augmente de 7 % quand le véhicule s'alourdit de 100 kg. A l'inverse, pour chaque réduction de 10 % du poids d'un véhicule, sa consommation de carburant baisse de 5 à 8 %. En ce sens, répliquer le modèle du SUV thermique dans le champ de l'électrique est l'exemple parfait de la fausse bonne idée, d'autant qu'un SUV a une empreinte carbone deux fois supérieure à une citadine sur l'ensemble sa durée de vie. Côté consommation, un litre d'essence équivaut à 10 kilos de batteries. Ce qui veut dire qu'il faut une demie-tonne de batteries pour l'équivalent d'un plein d'essence. Vus sous cet angle, les énormes SUV électriques n'ont rien à voir avec l'écologie. La question qui l'emporte finalement sur toutes les autres est alors peut-être celle-ci : si l'on reconnaît aux industriels un rôle et une responsabilité sociale et sociétale, ne leur reviendrait-il pas, pour que la transition environnementale réussisse, d'imposer des gammes compatibles avec cet objectif, quitte à brider le choix du consommateur ?



**La voiture dont rêvent actuellement les automobilistes ressemble-t-elle à celle qui sera compatible avec la transition environnementale ? Plusieurs considérations amènent à poser une question plus centrale qu'il n'y paraît.**



*Avec plus de 4 tonnes sur la balance, dont plus de 1300 kg rien que pour la batterie, un modèle comme le Hummer relève de l'aberration au plan environnemental.*







**[ Tout augmente sauf votre pouvoir d'achat ? ]**  
**[ Rejoignez FO, le syndicat de la fiche de paie! ]**

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



**FO**  
*Métaux*  
Notre industrie,  
nos emplois !





## Déchets électroniques : un recyclage insuffisant

Le recyclage des déchets électroniques va jouer un rôle crucial dans la capacité de notre pays à s'affranchir de sa dépendance aux métaux précieux, fortement présents dans ce qu'on commence à appeler les « e-déchets ». L'affaire est pourtant loin d'être gagnée : selon un rapport de l'ONU paru ce 20 mars, moins d'un quart des déchets d'équipements électriques et électroniques sont correctement collectés dans le monde. La France s'en sort un peu mieux avec un taux de collecte s'élevant à 44,3 % en 2020, selon l'Agence de la transition écologique (Ademe). Pour améliorer le score, le gouvernement a décidé d'allouer 40 millions d'euros de son programme France 2030 aux études sur le recyclage au sens large, le tout sous la houlette du Commissariat à l'énergie atomique et aux énergies alternatives (CEA). Il y a urgence : entre 2010 et 2022, le volume de ces déchets a augmenté de 82 %. L'ONU estime que le manque à gagner en raison de la faible récupération des matériaux se monte à 62 milliards de dollars au niveau mondial. Côté environnement, atteindre 100 % de recyclage permettrait d'éviter l'émission de 93 millions de tonnes de CO<sub>2</sub> par an. Il reste encore beaucoup de chemin à parcourir...



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

## Vallourec enfin sauvé ?



Le groupe luxembourgeois ArcelorMittal devient actionnaire du fabricant de tubes français Vallourec avec le rachat de 28,4% de son capital. ArcelorMittal a annoncé le 13 mars un accord

avec le fonds américain Apollo Global Management afin de lui racheter ses 28,4% de participation dans Vallourec, le spécialiste des équipementiers pétroliers, pour 955 millions d'euros. L'opération devrait marquer la fin de la restructuration financière de Vallourec initiée en 2021, lorsqu'Apollo est devenu l'actionnaire de référence du groupe. Une bonne nouvelle pour les salariés et les métallos FO de l'entreprise, qui a frôlé la faillite en 2021. Avec cette entrée au capital, ArcelorMittal affirme de son côté vouloir « saisir l'opportunité d'accroître son exposition dans le secteur des tubes ». Reste une inconnue. Le nouvel actionnaire ne s'en cache pas, via Vallourec il trouve un moyen d'accroître sa présence sur le marché américain, rappelant d'ailleurs que « 85% » des 2,2 millions de tonnes de capacité de laminage annuelle de Vallourec sont concentrés dans des centres de production intégrés à faible émission de carbone aux États-Unis et au Brésil, deux marchés stratégiques importants pour ArcelorMittal. Il faudra donc veiller à ce que les sites français et leurs salariés ne servent pas de variable d'ajustement dans l'opération.

## Activités stratégiques : attention à la précipitation

La vente de l'activité BDS (Big Data & Security) d'Atos à Airbus n'aura finalement pas lieu. La nouvelle, tombée à la mi-mars, ne fait pas les affaires de l'ex-fleuron informatique tricolore, qui traîne une dette de 5 milliards de dollars, dont 3,65 à rembourser avant la fin 2025, et qui comptait sur le milliard et demi que la cession de cette division hautement stratégique devait lui rapporter pour sortir la tête de l'eau. Cette branche comprend notamment les savoir-faire en matière de supercalculateurs, utilisés dans la défense et le nucléaire, mais aussi en termes de cybersécurité et de maîtrise du cloud. Selon Les Échos et Le Figaro, les négociations auraient tourné court notamment en raison de l'insistance de Bercy à réaliser cette transaction, qui aurait brusqué les parties prenantes. Le ministère a pour sa part annoncé laconiquement vouloir « construire une solution nationale de protection des activités stratégiques ». Peut-être y a-t-il une leçon à tirer de cette déconvenue. Autant veiller aux activités stratégiques et à leur maintien sous pavillon tricolore est louable, autant organiser des mariages forcés pour y parvenir n'est clairement pas la meilleure méthode...



## Bas-Rhin : l'USM applique son plan

Ce 14 mars, les métallos FO du bureau de l'USM 67 étaient de sortie pour une opération de tractage chez l'équipementier électrique Trumpf. L'opération était d'importance pour les équipes, car elle est la traduction concrète du plan de développement que l'USM a adopté lors de sa dernière assemblée générale (voir article p.19), et dont l'un des axes est de cibler les entreprises n'ayant aucune représentation syndicale. Le secrétaire de l'USM, Didier Glath, accompagné d'une partie du bureau de la structure, est donc allé à la rencontre des salariés de Trumpf avec un tract adapté aux entreprises peu habituées au monde syndical. Une première, qui est appelée à se répéter !



## Aubert&Duval : remonter la pente

**Les métallos FO d'Aubert&Duval du site des Ancizes (Puy-de-Dôme) se sont retrouvés le 2 février pour l'assemblée générale de leur syndicat. Rassemblés autour de leur secrétaire Floriane Colombet, en présence du secrétaire fédéral Paul Ribeiro, de la secrétaire générale de l'UD63 Pascale Guyot et du DSC Denis Bontemps, ils ont tiré le bilan de l'année écoulée et du récent déploiement de la convention collective nationale de la métallurgie.**

S'ils ont perdu quelques points aux dernières élections professionnelles, les métallos FO d'Aubert&Duval Les Ancizes n'ont pas perdu leur énergie et leur motivation, comme l'a montré l'assemblée générale de leur syndicat le 2 février. Avec un score de 31,92 %, FO n'en reste pas moins incontournable et va continuer de peser pour défendre les intérêts des salariés. Ils ont eu fort à faire en 2023, année marquée par la décision d'Eramet de se séparer de toutes ses activités non minières, qui a abouti, après de multiples rebondissements, au rachat d'Aubert&Duval par un consortium rassemblant Airbus, Safran et le fonds d'investissement Tikehau ACE Capital. « Dans ce dossier, il était essentiel que l'entreprise et ses sites restent sous pavillon tricolore, fait remarquer Paul Ribeiro, car elle dispose de brevets, de compétences et de savoir-faire de haute technologie qui présentent un caractère stratégique pour notre pays. » Aux Ancizes, il a fallu aussi faire face à une réorganisation de nombreux services et à une augmentation de la charge de travail, et il a fallu toute la combativité des métallos FO pour faire entendre les demandes des salariés dans de nombreux domaines, notamment



celui des salaires, puisqu'il a fallu aller à l'épreuve de force pour les NAO.

L'autre sujet qui a mobilisé –et mobilise encore– les métallos, c'est la mise en place de la nouvelle classification dans le cadre du déploiement de la convention collective nationale de la métallurgie (CCNM). Le dossier a été au cœur de la campagne électorale, avec une désinformation massive de la part d'une autre organisation syndicale et une direction décidée à opérer en solo. Résultat : des salariés déçus par des fiches d'emploi mal cotées et effrayés par les *fake news*. Paul Ribeiro a souligné la nécessité de marteler des messages essentiels, notamment sur la possibilité de faire bouger les lignes sur les fiches, mais aussi sur le fait qu'il ne s'agit pas d'un dispositif figé. « Vous avez les capacités pour rebondir, démonter les mensonges, agir et rappeler aux salariés qui est vraiment digne de confiance », les a assurés Paul Ribeiro. Avant de se séparer, les métallos FO sont convenus de concevoir un plan de développement sur-mesure afin de retrouver la place qui est la leur : la première !

## Stellantis & You : tout pour être optimiste



Le 6 février, une coordination a été organisée par les DSC de Stellantis & You (le réseau commercial du géant automobile) Patricia Bocciarelli et Sylvain Le, en présence du secrétaire fédéral en charge du secteur des services automobiles Jean-Yves Sabot. Les échanges ont permis de revenir sur les événements marquants de l'année écoulée ainsi que sur les enjeux de l'agenda social 2024 et le début d'année prometteuse pour le secteur automobile.

Pour les métallos FO de Stellantis & You, l'année 2023 aura d'abord été celle des élections professionnelles. La démocratie syndicale s'est exprimée avec force dans le réseau commercial et si les résultats ont montré la diversité des opinions, ils ont surtout consacré la suprématie de FO, qui a rassemblé 42,25 % des suffrages, confortant ainsi sa première place. « Cette représentativité établie constitue une base solide pour la poursuite des négociations et des échanges au sein de notre entreprise, s'est réjouie Patricia Bocciarelli. Ensemble, nous continuerons à travailler pour un avenir où les intérêts de tous les travailleurs sont entendus et respectés. » Le bilan des NAO s'est quant à lui révélé plus mitigé. Malgré les efforts déployés, l'entreprise s'est arc-boutée sur une proposition jugée extrêmement faible par les représentants syndicaux et FO, fidèle à son engagement en-

vers les intérêts des travailleurs, a décidé de ne pas signer l'accord proposé. Les métallos FO n'en restent pas moins déterminés à poursuivre leur action pour garantir des conditions de travail justes et équitables pour tous. Les discussions ont également porté sur les négociations autour du temps de travail et sur le changement des prestataires des tickets restaurants ainsi que la mise en place en test sur plusieurs sites de la carte restaurant. Enfin, la réunion a été l'occasion d'un tour de table exhaustif réunissant l'ensemble des DS de France, ainsi que ceux des plaques SCRPR de Stellantis & You pièces de rechange. Le secrétaire fédéral Jean-Yves Sabot est intervenu pour un point sur la situation de la branche des services de l'automobile et l'actualité fédérale. Patricia Bocciarelli et Sylvain Le ont quant à eux évoqué l'avenir du réseau et de la place qu'y occupe FO, se félicitant de la force des liens entre les métallos FO des différentes implantations. Ils ont conclu en rappelant à toutes et tous la tenue du congrès fédéral à Amiens en juin prochain.



## Métaux de Chartres : une année chargée



L'année 2023 aura été celle de la mobilisation pour les métallos FO, et ceux de Chartres et sa région ne font pas exception. Lutte contre la réforme des retraites, négociations autour de la mise en place de la nouvelle convention collective nationale de la métallurgie (CCNM), mais aussi participation aux différentes commissions territoriales où est représentée notre organisation : les métallos FO chartrains n'ont pas ménagé leurs efforts. Le tour de table a montré des sections particulièrement actives pour défendre le pouvoir d'achat via les négociations salariales et réalisant de bonnes performances aux élections professionnelles, bien souvent au-dessus des 30%. « C'est l'illustration d'une réalité qui explique aussi pourquoi nous amplifions nos actions de développement, explique Gérard Ciannarella : nous sommes forts

là où nous sommes implantés, mais il nous faut plus d'implantations. » Cela étant, en ce début d'année, le sujet qui mobilise les métallos est celui de la nouvelle classification et des fiches d'emploi. Beaucoup d'entreprises ne jouent pas le jeu dans

de dossier, obligeant les métallos FO à réagir et à se battre pour faire rectifier ce qui n'est pas correct.

Eric Jarry a ensuite pris la parole pour se féliciter de l'implication des métallos dans la vie de l'UD, les invitant au passage au congrès de la structure, en octobre prochain. Gérard Ciannarella est pour sa part revenu sur l'actualité nationale de notre Fédération, saluant au passage les métallos pour leur participation au combat contre la réforme des retraites. Après avoir rappelé le rôle des USM et leur fonctionnement, il a mis l'accent sur la question du développement syndical et l'action de FO Métaux au service de l'industrie et de ses salariés. Il a conclu en donnant rendez-vous aux métallos à Amiens, en juin prochain, pour le congrès fédéral.

**Les métallos de Chartres et ses environs se sont retrouvés le 23 janvier pour l'assemblée générale de leur syndicat des Métaux, en marge d'un séminaire de formation. Rassemblés autour de leur secrétaire Isabelle Kerihuel, en présence du secrétaire fédéral Gérard Ciannarella et du secrétaire général de l'UD d'Eure-et-Loir Eric Jarry, ils sont revenus sur les événements marquants de l'année écoulée.**

## Nidec : FO médaille d'or

La journée du 2 février a été l'occasion pour les adhérents du syndicat FO Nidec/ Leroy Somer Orléans de se retrouver autour de leur secrétaire Mostafa Akaouch et de fêter ensemble leurs bons résultats électoraux de 2023 et du début 2024. En effet, 2023 a été marquée par une bonne progression aux élections professionnelles pour les métallos FO. Présente sur tous les sites Nidec/ Leroy Somer, FO est devenue la première organisation syndicale dans le groupe en France. Le syndicat FO Nidec/ Leroy Somer Orléans continue de se développer et compte aujourd'hui une vingtaine d'adhérents. Le syndicat d'Orléans, avec le soutien de FO Métaux, de l'USM du Loiret et de l'UD du Loiret, a obtenu gain de cause en justice, en première instance, puis en appel début 2024, pour des faits de discrimination syndicale à l'encontre de leur camarade Fanny Chameau, trésorière de l'USM du Loiret. Cette condamnation, pour des faits qui remontent à octobre 2019, constitue un vrai motif de satisfaction pour l'équipe, et cette reconnaissance va lui permettre enfin de tourner la page.

Le secrétaire fédéral Eric Keller a félicité l'équipe FO Nidec d'Orléans pour sa détermination et son engagement syndical, qui s'est traduit par de bons résultats électoraux sur le site, mais pas seulement, car FO est devenue est la première organisation syndicale chez Nidec. Eric Keller a rappelé les enjeux de l'application de la nouvelle



convention collective nationale de la métallurgie et salué l'intervention de Christophe Léveillé, secrétaire général de l'UD45 au cours de ce séminaire.

« Pour la Fédération, avoir une telle réciprocité avec l'UD, qui accueille d'ailleurs l'USM dans ses locaux, est un point fort pour assurer le développement de nos implantations syndicales », a fait valoir Eric Keller. Marie-Christine Valencon, retraitée aujourd'hui et fidèle à la Fédération, était également de la partie, et c'est avec plaisir que les métallos l'ont retrouvée. Longtemps coordinatrice FO pour le groupe Seb, elle œuvrera désormais aux métaux d'Orléans comme support d'expérience.



## USM des Bouches-du-Rhône : au coeur du développement

**Les métallos FO des Bouches-du-Rhône se sont retrouvés le 16 janvier pour l'assemblée générale de leur USM. Rassemblés autour de leur secrétaire Gérard Ciannarella (également secrétaire fédéral), en présence du secrétaire général de notre Fédération Frédéric Homez, du secrétaire fédéral Valentin Rodriguez et du secrétaire général de l'UD13 Franck Bergamini, ils ont fait le point sur les actions de FO dans le département et les objectifs de notre organisation.**

Après avoir rappelé les combats menés en 2023, dont celui sur la réforme des retraites mais aussi pour le pouvoir d'achat en cette période de forte inflation, le secrétaire de l'USM 13 Gérard Ciannarella, lors de l'assemblée générale du 16 janvier, a poursuivi son rapport d'activité par un point sur un dossier essentiel pour notre organisation : celui de la représentativité et du développement syndical. Rappelant le rôle incontournable des USM en ce domaine, par ailleurs renforcé par la nouvelle feuille de route présentée en octobre dernier lors de la journée des USM, il a félicité les métallos FO du département pour leur efficacité en la matière, qui s'est traduite par la création de 7 nouvelles sections syndicales en 2023, chez Call for you, Thalès DMS, Stil Marposs, PMB Alcen, Supersonic Imagine, SAGS Marseille et SNEF Electro Mécanique. Ces nouveaux venus ont d'ailleurs souvent réalisé une arrivée fracassante, avec des scores électoraux souvent proches des 100 % ! Il a également salué le travail accompli dans de nombreuses autres implantations, où les résultats des élections professionnelles ont à de nombreuses reprises permis à FO d'être l'organisation syndicale n°1.

Gérard Ciannarella s'est ensuite attaché à relater l'apport de FO aux nombreuses commissions où siège notre organisation ainsi que le travail de négociation mené par les métallos FO, notamment sur les minima salariaux. Dans le cadre de la mise en place de la nouvelle convention collective nationale de la métallurgie (CCNM), il a aussi détaillé les par-



ticularités territoriales que FO Métaux avait su préserver dans l'accord de révision/extinction de la convention collective des Bouches-du-Rhône, comme la prime d'inconfort. Il a achevé sa présentation en remerciant les métallos FO pour leur engagement au niveau interprofessionnel avant d'insister sur l'importance de la formation syndicale et du solide dispositif que propose notre Fédération. Franck Bergamini a ensuite salué la force des métallos FO et leur importance au niveau du département dans la vie de notre organisation. Valentin Rodriguez est intervenu pour évoquer la CCNM et les nombreux outils et aides mis à disposition par notre Fédération, notamment sur son site Internet et avec une attention particulière sur la classification, et a rappelé que FO attendait la nouvelle répartition des collèges électoraux dans l'année. Frédéric Homez a clos les travaux en remerciant les métallos FO du département d'avoir été présents sur le terrain dans tous les combats menés par notre organisation. Rappelant que la priorité de la Fédération restait la défense de l'industrie, il s'est réjoui de la hausse des effectifs dans la métallurgie, dans laquelle se trouvent les forces de demain pour notre

organisation. Il a assuré les participants de la vigilance de FO Métaux quant à la mise en place de la nouvelle classification, notamment avec la mise à disposition de modèles de courrier de contestation. Il a conclu en donnant rendez-vous à toutes et tous à Amiens du 19 au 21 juin pour le congrès de notre organisation, pour lequel il a rappelé les modalités d'inscription, à réaliser uniquement via le site internet de la Fédération, via l'onglet « espace secrétaires et trésoriers ».



## USM du Bas-Rhin : un plan bien ficelé



« C'est toute une organisation qui se tient derrière moi et permet à l'USM d'être efficace », a déclaré Didier Glath en préambule de son rapport d'activité, le 26 janvier, lors du congrès de l'USM du Bas-Rhin, avant de remercier la Fédération, l'UD et les métallos FO du département. Rappelant la priorité donnée par FO Métaux au développement, il a présenté le plan de l'USM sur le sujet et les actions qui allaient être menées en s'appuyant sur des tracts spécifiques conçus en décembre et un ciblage fin des entreprises à couvrir. Des implantations dépendent la possibilité de participer aux élections professionnelles, et de ces élections découlent la représentativité de notre organisation, et donc sa capacité d'action, a-t-il martelé. Il a d'ailleurs souligné l'importance de la formation syndicale pour faire de l'ensemble du processus un succès. Après un point sur les nombreuses négociations auxquelles participe l'USM dans le territoire, il a aussi expliqué que l'USM, afin de maintenir le lien avec toutes les équipes, s'efforcera d'assister au plus grand nombre possible d'assemblées générales de syndicats, convaincu que là aussi, il s'agit d'une démarche qui construit au quotidien la force de notre organisation.

Après avoir salué les belles interventions des métallos, Géraldine Nivon a rappelé lors de son intervention le fonctionnement de la coordination des USM du Grand Est qui, via une communication très réactive avec son groupe Whatsapp et ses visioconférences régulières, permet aux équipes d'harmoniser leurs positions et d'avoir toute la force de frappe qui découle d'une solide union. Tout comme Eric Furlan, elle s'est félicitée des bons liens de travail noués entre les USM des Haut et Bas-Rhin. Elle a également souligné l'importance des relations entre les USM de la région dans le cadre de la commission paritaire territoriale de négociation (CPTN) de Lorraine qui, du fait de son caractère regroupé, compte 6 représentants, désignés par la Fédération, sur proposition des secrétaires d'USM. « Leur bonne entente doit leur permettre de faire vivre la CPTN et d'y être innovant, par exemple sur l'attractivité ou les mesures d'ur-

gence... », a fait valoir Géraldine Nivon. Gérard Ciannarella a ensuite pris la parole pour un point sur le fonctionnement des USM après la mise en place de leur nouvelle feuille de route en octobre dernier, ainsi que sur le nouveau plan de formation fédéral. Eric Borzic a pris la parole pour louer la force et la qualité des rapports existants entre l'UD et l'USM, remerciant au passage les métallos FO pour leur mobilisation lors du combat contre la réforme des retraites. Enfin, Frédéric Homez est venu conclure les travaux par une intervention sur la nouvelle classification, mise en place au 1<sup>er</sup> janvier, ainsi que sur les remontées de terrain qu'en font les équipes syndicales et les recours mis en place par notre organisation lorsque les entreprises ne jouent pas le jeu. Il a aussi fait savoir que FO Métaux avait demandé à l'UIMM au niveau national une rencontre avec les responsables patronaux du Haut et du Bas-Rhin, avec lesquels les rapports ont grandement besoin d'être améliorés. Il a achevé son propos en rappelant la nécessité du développement syndical et en exprimant sa confiance aux métallos pour mener cette mission à bien.

**Les métallos FO du Bas-Rhin se sont retrouvés le 26 janvier pour le congrès de leur USM à Dorlisheim. Réunis autour de leur secrétaire Didier Glath, en présence du secrétaire général de la Fédération FO de la métallurgie Frédéric Homez, des secrétaires fédéraux Géraldine Nivon et Gérard Ciannarella, du secrétaire général de l'UD67 Eric Borzic et du secrétaire de l'USM68 Eric Furlan, ils sont revenus sur l'année passée et ont esquissé les grandes lignes de celle à venir.**

### Le nouveau bureau élu

Le nouveau bureau élu est composé de Didier Glath (secrétaire), Fabien Kieffer et Claude Vix (secrétaires adjoints), Philippe Lazarus (trésorier), Elena Bianchi (trésorière adjointe), Karim Makhoufi (archiviste) et cinq membres.





# La vigilance, un devoir

**S'assurer que les droits fondamentaux des salariés d'une entreprise sont respectés, et ce peu importe où elle ou ses filiales sont établies dans le monde, c'est tout l'objet du devoir de vigilance, qui a fait l'objet d'un séminaire dans les locaux de notre Confédération. Le secrétaire fédéral Paul Ribeiro et une délégation d'une douzaine de métallos y représentaient la métallurgie.**

La Confédération FO organisait ce 16 janvier une session d'échanges et de débats autour d'une notion mal connue mais pourtant essentielle pour le syndicalisme : le devoir de vigilance, directement inspiré du due diligence anglo-saxon et transcrite en droit français par une loi de 2017. Elle impose aux entreprises de plus de 5000 salariés (dans leur filiales directes et indirectes) en France et à celles de plus de 10 000 salariés dans le monde dont le siège est fixé en France ou à l'étranger de publier chaque année un plan de vigilance quant aux violations des droits de l'homme, de la santé, de la sécurité et de l'environnement qui ont lieu dans les chaînes d'approvisionnement. La Fédération FO de la métallurgie y était bien représentée avec pas moins de 12 participants (Bertrand Bellanger et Yann Le Pêcheur pour Valeo, Michel Pause pour Airbus Helicopters, Anne-Marie Chopinet pour Thalès, Julien Le Pape et Julien Gréau pour Safran, Emmanuel Da Cruz et Jean-Luc Leroy pour Schneider Electric, Jérémy Steen pour ArcelorMittal, Philippe Gilleron pour Stellantis, ainsi que les secrétaires fédéraux Mariette Rih et Paul Ribeiro).

« Qu'une prestation soit effectuée sur le site ou par un sous-traitant à l'autre bout du monde, c'est notre responsabilité de syndicaliste de faire respecter les droits



effet défendre les droits des travailleurs ici, si ceux qui sont employés ailleurs voient les leurs bafoués, alors même qu'ils travaillent directement ou indirectement pour la même entreprise ? A quoi bon réguler l'impact des entreprises sur l'environnement dans l'Hexagone, si les outils de production sont délocalisés dans des pays où aucune réglementation n'existe ? » Les quelque 250 à 300 entreprises concernées doivent donc élaborer un document permettant de cartographier les risques, mettre en place des procédures d'évaluation régulière, des actions d'atténuation ou de prévention des atteintes graves et des mécanismes d'alerte accessibles à tous.

Reste qu'en l'absence de décret d'application ou de sanctions, son application repose avant tout sur la bonne volonté des entreprises concernées, qui y associent rarement les organisations syndicales, pourtant expertes en la matière. De plus, les délégués syndicaux ne disposent pas d'heures de délégation spécifiques pour se former et s'informer sur le sujet. Le constat est que les représentants des travailleurs (IRP et délégués syndicaux) ont été les grands oubliés des entreprises dans le cadre de la mise en œuvre de la loi sur le devoir de vigilance, rappelle l'étude FO. Notre organisation attend beaucoup du projet de directive européenne sur le devoir de vigilance, validé par le Conseil de l'UE et le Parlement européen le 14 décembre dernier. Il pourrait bien allouer un rôle central aux OS et aux représentants du personnel et favoriser la mise en place d'autorités administratives qui devraient permettre un meilleur suivi de ces obligations de vigilance, élargissant au passage le périmètre des entreprises concernées (seuil de 500 salariés et chiffre d'affaires mondial supérieur à 150 millions d'euros). « En attendant l'adoption finale du texte, il faut déjà se saisir pleinement des outils et leviers existants dans la loi pour promouvoir toutes les améliorations possibles des conditions de santé, de sécurité et de solidarité entre les salariés, considère Paul Ribeiro. Les échanges de cette journée nous ont montré l'étendue de la tâche, mais aussi les moyens qui existent pour s'y attaquer d'ores et déjà. »



fondamentaux résume Branislav Rugani, secrétaire confédéral du secteur international. A quoi bon en



## La clause de mobilité, une question qui bouge

**Depuis plusieurs séquences, nous revenons sur plusieurs thématiques autour de la nouvelle convention collective unique de la métallurgie signée le 7 février 2022, et applicable au 1<sup>er</sup> janvier 2024. Cette fois-ci, focus sur la clause de mobilité et donc, en particulier, les conditions spécifiques posées par cette nouvelle convention.**

### I - Clause de mobilité : Définition et rappels des conditions posées par la jurisprudence

La clause de mobilité est une clause par laquelle, un salarié accepte, par avance, que son lieu de travail puisse être modifié par l'employeur.

Pour être valablement mise en œuvre, elle doit respecter plusieurs conditions posées par la jurisprudence, à savoir :

- Être insérée dans un contrat de travail ou dans un avenant signé par les parties,
- Être indispensable à la protection des intérêts légitimes de l'entreprise,
- Identifier précisément sa zone géographique d'application,
- Être précédée d'un délai de prévenance et de réflexion suffisants.

L'article L 1121-1 du code du travail impose de surcroît, que les atteintes aux droits des personnes et aux libertés individuelles qui pourraient découler de sa mise en œuvre soient justifiées par la nature de la tâche à accomplir et proportionnées au but recherché.

Un salarié peut, en effet refuser l'application d'une clause de mobilité si celle-ci porte, par exemple, une atteinte disproportionnée à son droit à une vie personnelle et familiale.

### II - Clause de mobilité : Conditions de mise en œuvre spécifiques posées par la nouvelle convention collective de la métallurgie

#### Classification minimum :

La convention collective indique que la clause doit être prévue dans le contrat de travail du salarié lorsque la nature de son emploi la rend nécessaire pour le fonctionnement de l'entreprise. Elle précise que l'emploi du salarié doit

relever au minimum du groupe D et que la mobilité géographique ne doit pas être inhérente aux fonctions exercées.

#### Zone géographique précise :

La clause de mobilité doit définir de façon précise la zone géographique d'application, de sorte qu'au moment de sa conclusion, le salarié connaisse précisément le contenu de l'obligation de mobilité en découlant.

#### Modification de l'emploi :

En cas de modification significative de l'emploi du salarié au cours de l'exécution du contrat de travail, l'employeur et le salarié sont invités à examiner si la clause de mobilité demeure justifiée et proportionnée, compte tenu de l'emploi occupé.

#### Conditions d'application :

La clause de mobilité est mise en œuvre par l'employeur si elle est conforme à l'intérêt de l'entreprise et dans le respect de l'obligation de loyauté. A ce titre, l'employeur prend en compte la vie personnelle et familiale du salarié.

#### Délai d'information :

Sauf accord entre les parties, le salarié doit être informé au moins 2 mois avant la mise en œuvre de la clause. De plus, un entretien doit avoir lieu afin d'examiner les modalités d'exécution de la clause. Lorsque la clause a déjà été appliquée, elle ne peut pas être à nouveau mise en œuvre dans les 30 mois suivant sa précédente mise en œuvre, sauf accord entre les parties.

### III - Prise en charge des frais

Dès lors que la mise en œuvre de la clause nécessite un changement de lieu de résidence du

salarié, l'employeur doit prendre en charge les frais de déménagement et les frais de transport et d'hébergement, ainsi que des autres personnes occupant le domicile

lors du déménagement entre l'ancienne et la nouvelle résidence.

Le salarié est présumé placé dans cette situation :

- Lorsque la distance séparant son ancien logement du lieu du nouvel emploi est au moins de 50 kilomètres et entraîne un temps de trajet aller ou retour au moins égal à 1h30
- Lorsque le critère de distance kilométrique n'est pas rempli, si le critère du trajet aller ou retour est, en tout état de cause et quel que soit le mode de transport, égal au moins à 1h30



Les modalités de cette prise en charge sont déterminées par accord entre le salarié et l'employeur.

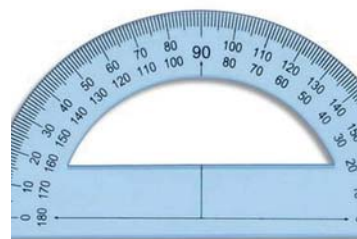
A défaut, l'employeur doit rembourser :

- Les frais de déménagement sur la base du devis le moins onéreux (l'employeur peut demander au salarié la présentation de 3 devis maximum,
- Les frais de transport et d'hébergement selon les modalités applicables dans l'entreprise,
- En toutes circonstances, dans la limite des dépenses réellement engagées, et sous réserve que les dépenses soient justifiées.

## Des métaux et des mots

### Le mot du mois :

### Rapport



Le secrétaire général et son équipe auront travaillé dur pour que les participants au congrès qui s'ouvrira le 19 juin à Amiens disposent du rap-

port d'activité de la Fédération couvrant les quatre dernières années.

La langue française connaissait dès le XII<sup>ème</sup> siècle le verbe « apporter », du latin *apportare*, auquel il a suffi d'adjoindre le préfixe « re- » pour donner le sens initial de « remettre une chose à l'endroit où elle se trouvait ». Mais pas que. Si l'on peut en effet *rapporter* à son propriétaire le livre qu'on lui avait emprunté, et si le maître crie « *rapporte !* » à son chien auquel il vient de lancer la baballe, tout peut, préfixe ou pas, être rapporté sans pour autant retourner strictement à son point de départ. Un placement judicieux *rappelle* de l'argent (donc davantage que la mise d'origine), en somme il est d'un *excellent rapport*, et l'on peut aussi rapporter des impressions de voyage ou, plus tristement, déplorer qu'une initiative, une aventure, ne nous a (r)apporté que des ennuis.

Le mot convient dès lors à tout ce qui est transmis, à commencer par des récits, ou encore, nous y voilà, les informations synthétisées dans notre fameux rapport. Il en est de sévères : *officiels, de mission, d'expertise, voire d'autopsie*, et bien sûr *parlementaires* ; l'homme-clé de la commission est alors son *rapporteur*. Par ailleurs, un soldat se verra commandé sur un ton sans appel de se présenter « *au rapport !* » et le garnement qui dénonce son petit camarade sera qualifié de *vilain rapporteur*.

Élargissons encore le propos jusqu'à parvenir à tout ce qui lie, joint, et cette fois symétriquement. Les *rappports tendus* étant à éviter, il faut leur préférer ceux de *bon voisinage*, mais sans forcément fantasmer sur d'autres types de rapports avec l'inconnue croisée dans l'ascenseur.

À propos d'inconnue, donc de ce qui *se rapporte* aux mathématiques, le mot désigne aussi le quotient de deux valeurs. D'où l'autre rapporteur, celui qui ne cafte pas mais sert à mesurer les angles. *Par rapport* à notre propos initial, il fait clairement figure de *pièce rapportée*.

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

### Sudoku

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

Solution du n° 638

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

### Mots croisés n° 639

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

Solution du n° 638

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

#### Horizontalement

A. Non, rien. B. Une astuce qui ne fait pas rire. C. Préparé à une tournée dans le sud. Ancré au cœur. D. Devant des églises. Accroché par une moto. E. Tous ne sont pas négatifs. Misère populaire. F. Train rapide. Précède le patron. Sortie du port. G. Négation. Fait pour l'évasion. Vent contraire. H. Sont dans le besoin. I. Moins noble au comptoir qu'au bord du terrain.

#### Verticalement

1. Une boîte à l'apogée. 2. A désormais moins le melon, mais toujours des pépins. 3. Pour l'agrément. Preuve de conformité. C'est tendance, mais pas pour longtemps. 4. Dans les poubelles. Planter là. 5. Pays émergents. Parvint par la bonne adresse. 6. Manifestation de la peste. Repère sur la toile. La sécu des indépendants. 7. Menas une action dégradante. Dans le coup. 8. Cours pas magistral. Point mouvant. 9. À l'origine, une tanche. Saint réunionnais ou forestier. 10. Les pires sont de la mort. 11. Le choucou ne lui est pas toujours préféré.

# À vos côtés à chaque moment de votre vie

Profitez d'un accompagnement complet dans votre parcours de soins et de notre soutien dans toutes les situations :

- **L'accès à nos réseaux de soins** partenaires en optique, dentaire, audio et ostéo pour bénéficier de tarifs négociés et limiter, voire éviter, votre reste à charge.
- En cas d'hospitalisation ou d'immobilisation, **des prestations pour faciliter votre retour à domicile** (aides ménagères, garde des enfants...).
- **Des aides financières** pour faire face aux situations de fragilité.
- Et bien sûr, **un Espace Client dédié** pour suivre vos remboursements et réaliser toutes vos démarches en ligne.

 **malakoff  
humanis**  
On aime vous voir sourire







*Être assureur d'intérêt général c'est répondre aux besoins et contraintes de chacun de nos clients, en construisant, ensemble, une protection qui leur ressemble.*

KLESIA s'engage pour la société en apportant des solutions de prévention d'assurance de personnes et de services simples, innovantes, solidaires et durables adaptées à vos besoins et à ceux de vos proches, tout au long de la vie. Au-delà de notre métier initial, nous agissons pour les plus fragiles, œuvrons pour le mieux vieillir et contribuons à rendre la santé accessible à tous. **KLESIA s'engage à vous assurer un avenir serein et contribue à la qualité de vie pour tous.**

**KLESIA**  
Assureur d'intérêt général