

Fédération FO de la métallurgie

le journal

FO
Métallux
Notre industrie,
nos emplois !

www.fo-metallux.org

Les équipementiers auto en pleine tempête

Alors que le secteur se réorganise autour de l'électrification de l'automobile et de sa digitalisation, la baisse des ventes et la montée de la concurrence internationale fragilisent à nouveau ses acteurs au terme d'une décennie de restructuration et les voient à nouveau remettre les PSE sur le plan de travail. Explications.

Portrait - p.16

Aude Jay, l'humain d'abord

L'interview - p. 18

« L'industrie doit être une cause nationale »

International - p.20

IndustriALL se pique de politique

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 :

+0,5 % en août (+0,5 % hors tabac);

+1,8 % en glissement sur les 12 derniers
mois (+1,7 % hors tabac).

Chômeurs : 3 016 400

(catégorie A, publiés le 25 juillet 2024)

Indice de référence des loyers :

145,17 (2^{ème} trimestre 2024).

Taux d'intérêt (30 septembre) :

3,42 % au jour le jour.

3 Editorial

4 Le dossier

Équipementiers automobiles :
en pleine tempête

4-9

11 L'actu en bref

Métiers de l'industrie :
les espoirs français

11

15 Actualité syndicale

USM du Loir-et-Cher :
toujours mobilisée

15

USM de Corrèze : de succès en succès

15

16 Le portrait

Aude Jay, l'humain d'abord

16

18 L'interview

« L'industrie doit être une cause nationale »

18-19

20 Infos

Incursion en terrain politique
pour IndustriALL European Trade Union

20

Disparition de Maurice Bascoul

20

21 Vos droits

Convention collective :
les nouveautés sur les heures supplémentaires

21

22 Jeux

Des métaux et des mots

22



Et toujours
l'information
en ligne sur...

www.fo-metaux.com



La réindustrialisation, une urgence nationale

Entre les mois d'avril et d'août, les annonces de fermetures d'usines sur le territoire ont dépassé celles des ouvertures. Avec 47 d'un côté et 37 de l'autre, le pays a perdu 10 sites au total, selon le dernier pointage du cabinet Trendeo.

L'industrialisation demeure donc un sujet critique, qui semble perdre de son élan ces derniers mois. Le constat est simple : les fermetures d'usines en France dépassent les ouvertures, marquant un inquiétant recul alors que le pays avait commencé à freiner la désindustrialisation qui l'a frappé pendant des décennies.

La réindustrialisation n'est pas qu'une question de production ou d'économie, c'est un enjeu de souveraineté. La France doit reprendre le contrôle de ses capacités productives, éviter la dépendance vis-à-vis des puissances étrangères et se positionner sur les secteurs stratégiques de demain. Cette dynamique est essentielle pour regagner les emplois perdus et renforcer la cohésion sociale.

Chaque usine qui ferme, chaque industrie qui délocalise, c'est une partie du tissu économique local qui disparaît, avec des conséquences dramatiques sur l'emploi et la stabilité des territoires.

L'exemple des fermetures récentes et en cours met en lumière un problème structurel. Ce phénomène est aggravé par un contexte budgétaire tendu et ce qu'on peut qualifier, au mieux, d'hésitations politiques. Les arbitrages budgétaires en cours laissent craindre l'abandon d'investissements et d'aides vitales pour l'industrie confrontée à une concurrence mondiale et européenne.

Le soutien de l'État doit être renforcé, non seulement pour protéger les entreprises existantes, mais aussi pour accompagner celles qui veulent se relocaliser en France. Sans un soutien continu, les efforts de réindustrialisation risquent de s'essouffler.

Un autre défi majeur concerne le coût de l'énergie. Alors que la France possède l'un des parcs nucléaires les plus puissants au monde, la compétitivité énergétique de ses industries reste en deçà de celles de la Chine ou des États-Unis. Il est impératif que l'énergie bon marché produite par le nucléaire bénéficie aux industriels, en particulier dans les secteurs comme la sidérurgie qui sont fortement exposés à la concurrence internationale et très consommateurs en énergie.

La réindustrialisation, au-delà de l'économie, doit aussi s'inscrire dans une stratégie écologique. La décarbonation des sites industriels, notamment dans la sidérurgie, est cruciale pour concilier en France emploi, industrie et environnement. Pourtant, les incertitudes planent sur les crédits alloués à ces projets dans le cadre de France 2030. Il est évident que sacrifier ces investissements sur l'autel de la rigueur budgétaire serait un non-sens.

La réindustrialisation de la France ne peut se contenter d'une approche partielle. Elle doit être soutenue par des politiques ambitieuses en matière d'énergie, de fiscalité et d'innovation. C'est une question de survie économique, de souveraineté et d'emploi. En effet, selon l'étude réalisée pour l'Observatoire de la Métallurgie, les perspectives de recrutement à l'horizon 2035 varient entre 170 000 et 236 000 par an suivant les scénarios retenus et, en conséquence, les politiques industrielles européenne et française qui seront mises en œuvre. En outre, les aides publiques aux entreprises, si elles sont nécessaires et souhaitables, doivent engager les entreprises quant à leur politique sociale.

L'heure n'est plus à l'hésitation : l'État doit redoubler d'efforts pour éviter un nouveau déclin industriel, faute de quoi nous verrions s'éloigner définitivement une chance de relance pour notre pays.



Organe officiel de la
Fédération confédérée FO
de la Métallurgie

Directeur de la publication :
Valentin Rodriguez

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

Rédaction : Temps Forts

Publicité : PMV
9, rue Baudoin, 75 013 Paris

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

Équipementiers automobiles : en pleine tempête

Le marché mondial de l'équipement automobile devrait croître de plus de 30 % entre 2022 et 2030, porté par l'électrification, l'électronique et les logiciels. Peu présents sur ces créneaux, les équipementiers européens se trouvent face à un paradoxe : il leur est impératif de se saisir de ces leviers de croissance face à une concurrence internationale, et notamment chinoise, très agressive, au moment même où la baisse des ventes de véhicules électriques vient fragiliser des groupes qui sortent d'une décennie passée à se restructurer et les conduits à remettre l'ouvrage sur le métier à grands coups de PSE.

Dumarey Powerglide et ses 620 salariés dans le Bas-Rhin, Pullflex et ses 56 employés non loin de Tours, Imperiales Wheels et ses 180 salariés en Indre-et-Loire, Autoliv en Seine-Maritime pour 55 postes concernés, le site Bosch de Mondeville, dans le Calvados et 400 personnes appelées à rester sur le carreau, Schaeffler à Haguenau et Chevilly, etc. Depuis le début de l'été, la liste des équipementiers automobiles annonçant PSE et autres restructurations ou s'apprêtant à le faire ne cesse de s'allonger. Outre-Rhin, où la prospérité de la filière auto était légendaire, les géants comme Continental, Bosch, ZF, ou des spécialistes comme Recaro Automotive ou BBS, se préparent à supprimer des milliers de postes. La crise s'étend jusqu'aux constructeurs, le colosse Volkswagen ayant lui aussi évoqué de possibles fermetures.

De l'autre côté de la planète, le nombre de fournisseurs chinois figurant parmi les 100 principaux équipementiers mondiaux a augmenté, passant à 9 % en 2022, contre seulement 2 % en 2012. Un changement considérable se dessine dans la localisation de la production des pièces automobiles. Les droits de douane imposés par de nombreux pays à la Chine, qui sait elle aussi jouer du protectionnisme, ainsi que les tensions commerciales croissantes avec les États-Unis ont contraint les entreprises à réorganiser leurs chaînes d'approvisionnement. De plus en plus, elles choisissent des sites de production situés à proximité des lieux de fabrication des véhicules. Sur les 15 milliards d'euros de chiffre d'affaires des équipementiers français, 50 % se fait à l'export, d'où l'idée d'aller se rapprocher des sites de production en Chine pour une réduction des coûts qui tourne à l'obsession. De nombreux équipementiers européens ont ainsi entrepris de se redéployer en Asie, où la croissance et la rentabilité restent au rendez-vous. En misant sur BYD, Tesla et les nouvelles technologies, ils font aussi le choix de réduire



Des équipementiers chinois portés par une forte dynamique.

leurs effectifs en Europe. « On peut regretter qu'ils ne choisissent pas de maintenir une forte présence en France, où on produit aussi des voitures, constate le secrétaire fédéral Olivier Lefebvre. Il faudrait cependant que les constructeurs fassent le choix d'approvisionnements locaux, ce qui n'est pas toujours le cas. Le Fabriqué en France est une nécessité, notamment au plan industriel, mais il ne peut se faire que si tout le monde joue le jeu. » Face à cette mutation en profondeur que peu d'acteurs avaient anticipée, « il y aura une redistribution des rôles entre les gagnants et les perdants », estimait au début de l'été Christophe Périllat, directeur général de Valeo.

Des justifications peu convaincantes

Pourtant, les résultats sont au rendez-vous. En 2023, les revenus des 100 principaux équipementiers automobiles mondiaux ont enregistré une hausse moyenne de 9 %, selon le récent classement publié par *Automotive News*. Cela n'empêche

pas les directions de prévenir depuis plus de 18 mois (voir *FO Métaux* n°629) que la suite va être difficile. L'amélioration ne serait que trompe-l'œil, avec pour principales causes des facteurs conjoncturels, comme le rétablissement de l'approvisionnement en puces électroniques et une production plus stable, des négociations plus avantageuses avec leurs clients constructeurs. Sans oublier les mouvements d'acquisitions et de cessions, symptôme d'une course à la taille critique toujours en cours, et qui jouent souvent un rôle crucial dans les fluctuations du classement des entreprises. A les écouter, les explications ne manquent pas pour justifier le recours aux PSE comme outil des grandes manœuvres afin de rationaliser et simplifier les activités, mais aussi réaliser des économies.

Ainsi, après deux ans de bataille avec les constructeurs pour savoir qui supporterait l'explosion du coût des matières premières et de l'énergie (phénomène actuellement en cours d'inversion), voilà maintenant les volumes de production qui se dérobent. Le cadre réglementaire renforce les obligations de sécurité et vient entraîner une augmentation des coûts des véhicules, avec des efforts incontournables sur la R&D et des technologies de produit plus coûteuses. Les impératifs de la décarbonation viennent alourdir un peu plus la facture. Les stratégies de production en flux tendu montrent leurs limites, notamment en cas de forte fluctuation de la demande, et n'ont comme seule planche de salut qu'une flexibilisation du travail bien trop excessive pour que notre organisation ne l'accepte. Au-delà, c'est à un changement de centre de gravité qu'il faut se préparer. D'ici à 2030, les marchés automobiles de la région Asie-Pacifique devraient représenter près de la moitié des volumes de production de véhicules dans le monde. Pour l'Europe, il s'agit avant tout de prendre au sérieux les constructeurs chinois en tant que clients et les fournisseurs chinois en



Une nouvelle concurrence, à prendre impérativement au sérieux.

tant que concurrents, car ces acteurs entendent bien accroître leurs parts de marché dans d'autres régions. Les équipementiers chinois ont enregistré une croissance de 115 % au cours des dix dernières années. La diversité des pièces qu'ils peuvent produire pose un défi de compétitivité aux fournisseurs occidentaux. De plus, les équipementiers chinois bénéficient d'une exposition à des clients constructeurs en pleine croissance en Asie.

La transition vers le tout-électrique va se traduire par de nouvelles pièces mais aussi de nouvelles méthodes de travail et processus d'intervention qui requerront la mise en place de formations adaptées pour les salariés des services de l'automobile. Le diagnostic électronique va continuer de prendre une place toujours plus importante, du fait de l'omniprésence des calculateurs, des capteurs et des puces électroniques qu'il faudra appairer, paramétrer et programmer. Côté mécanique, au revoir embrayage et carburateur, il faudra être capable de remplacer un onduleur, une transmission électrique ou un chargeur. Face à l'électrification, le rôle des équipementiers dépassera le seul cadre de la fabrication des pièces. Il sera aussi de communiquer du savoir et des connaissances auprès des réparateurs. Certains se sont déjà saisis de ce nouveau rôle, à assumer bien sûr contre espèces sonnantes et trébuchantes. Valeo vient ainsi de déployer un programme de formation à destination des MRA (Mécaniciens Réparateurs Automobiles), l'Hella Academy de Forvia répond elle aussi présent, tout comme Schaeffler, de même que Delphi avec son programme « Masters of Motion » pour l'accompagnement des distributeurs et des réparateurs.

Maîtriser et transférer les savoirs



« Aller concurrencer les acteurs chinois sur leur propre terrain n'est peut-être pas la stratégie la plus inspirée, euphémise Olivier Lefebvre. Il faut consolider la production en France et se préparer à en faire un solide bastion automobile face à l'assaut qui vient de l'Asie. »

Sur le vieux continent, l'heure est donc à la remise à jour des stratégies de production. Certains équipementiers ont réagi en... relocalisant leur production vers les pays low-cost afin de réduire les coûts. Dans le même temps, d'autres ont misé sur des investissements lourds dans l'automatisation et l'intelligence artificielle. Reste une problématique de fond des plus complexes à trancher : comment évaluer et anticiper correctement les investissements nécessaires pour la production de pièces destinées aux véhicules électriques, étant donné l'incertitude persistante quant à l'adoption de cette technologie ?

Les équipementiers doivent trouver un équilibre délicat,

en effet continuer de compter avec la fourniture de pièces pour un parc qui a 11 ans de moyenne d'âge et les nouveaux développements sur cette technologie par des constructeurs qui juraient pourtant avoir fait une croix dessus. Tous ces facteurs contradictoires n'en sont pas moins dominés par une réalité qu'exposait récemment de manière crue le PDG de Stellantis Carlos Tavares : « La course aux véhicules électriques est devenue une course à la réduction des coûts. »

Sortir de la crise

Sortir de l'ornière va cependant demander plus qu'une simple vision financière de la situation. Plusieurs études ont pointé comme enjeu crucial la nécessité d'investir dans la recherche et le développement pour se positionner sur les nouvelles technologies telles que l'électrification, l'hydrogène, l'électronique et les logiciels. « On voit clairement que tout ne se résume pas au coût du travail, note Olivier Lefebvre, et que les réductions d'effectifs, qui vont jusqu'à sabrer dans ces services de R&D qui préparent l'avenir de l'industrie, montrent bien un secteur à la recherche d'une boussole. » En outre, pour améliorer la compétitivité de l'offre et augmenter la valeur ajoutée des solutions proposées, il faut absolument renforcer la performance des outils de production par des investissements ciblés. Une large part des équipementiers parie sur l'intégration de l'intelligence artificielle, perçue comme un levier essentiel pour accélérer les délais de production et optimiser les processus, en dépit de certains risques pointés par les analystes (voir encadré p.7). La décarbonation, au cœur de l'industrie automobile de demain, est, elle aussi censée drainer les investissements et permettre des innovations.

Il va également et surtout s'agir de se développer dans les nouvelles expertises porteuses. Car si l'électrification et la numérisation constituent des menaces évidentes à l'échelle de la filière, elles offrent d'importantes opportunités de développement. D'une part, ce sont actuellement surtout les véhicules hybrides qui ont le vent en poupe, permettant de se développer dans l'électrification tout en conservant la demande liée au thermique. FO Métaux avait d'ailleurs identifié dès les premiers stades de la mise à mort du thermique l'hybride comme outil à même de favoriser une transformation en douceur de l'industrie auto. D'autre part, un nouvel écosystème émerge, auquel il faut prendre part. Une véritable « Vallée de la batterie » se met par exemple en place entre Dunkerque et Douai. Et si les équipementiers historiques ne se positionnent pas sur la production de cellules de batteries, ils peuvent cependant devenir des fournisseurs de solutions clés (gestion thermique, fixations, cartes électroniques, etc.). À plus long terme, le déploiement de la propulsion hydrogène est une autre opportunité de développement pour les équipementiers, à condition que des solutions soient trouvées au plan technique pour lui donner un avenir plus large que celui des bus urbains et du poids-lourd. À l'aune de l'électrification, le rôle des équipementiers dépassera par ailleurs le seul cadre de la fabrication des pièces. Il sera aussi de communiquer du savoir et des connaissances auprès des réparateurs, et donc de devenir un acteur de la formation (voir encadré p.7). Enfin, la numérisation de l'automobile et son autonomisation vont amener les équipementiers à se pencher sérieusement sur le logiciel et l'électronique embarquée (voir article p.8). Des gisements d'emploi importants sont donc d'ores et déjà identifiés et sont à exploiter, pour peu que les équipementiers choisissent la France et l'Europe pour poursuivre leur mue.



La Chine se renforce dans les pays low cost comme le Maroc.

à savoir d'un côté, répondre à la demande croissante de composants pour véhicules électriques ; de l'autre, éviter de se retrouver avec des capacités de production sous-utilisées si les objectifs de vente de véhicules électriques ne sont pas atteints à court terme.

Pour rappel, un véhicule électrique comporte 60 % de pièces de moins que son équivalent thermique. Un modèle électrique ou hybride est différent d'une version thermique, à la fois dans les pièces et dans les process de réparation (voir encadré p.9), ce qui suppose donc un changement de stratégie de production. Le moment est-il bien choisi ? Beaucoup a été misé sur le bonus écologique étatique pour soutenir l'essor de l'électrique, ainsi que sur les modèles de leasing, mais l'exemple allemand vient de montrer les limites d'un marché pas encore mature, sur lequel il a pourtant fallu aller à marche forcée, alors que le thermique n'est pas encore mort. Les équipementiers doivent

L'arbre qui cache la forêt

Derrière les questions industrielles, notre organisation ne perd jamais de vue celle de l'emploi. Face aux défis majeurs posés par la période critique qu'elle traverse, l'automobile, avec en première ligne les équipementiers, pourrait perdre jusqu'à 70 000 postes d'ici 10 ans selon les estimations les plus pessimistes. Des différents acteurs et groupements professionnels qui la composent, beaucoup n'ont avancé jusqu'ici que des solutions déjà anciennes et ayant déjà montré leur peu d'efficacité pour améliorer la compétitivité, comme la réduction des charges sociales et des impôts de production, ou encore la pérennisation du crédit d'impôt recherche. Pour FO Métaux, l'avenir des équipementiers passe par de l'audace et du courage, avec un soutien massif aux investissements technologiques, et des mesures conjoncturelles telles que le décalage des remboursements des prêts garantis par l'État et la prolongation de l'activité partielle de longue durée, qu'il faut veiller à ne pas dévoyer.

Mais avec près de 73 000 emplois déjà perdus sur 20 ans, soit une chute de 55 %, en partie expliquée par la baisse de 63 % de la production de véhicules légers en France au cours de la même période, il est clair que des causes structurelles étaient à l'œuvre dans le secteur bien avant que l'électrification ne fasse sentir ses effets. Beaucoup d'équipementiers n'ont pas attendu la fin du thermique pour délocaliser une partie de leur produc-

tion vers des pays où les coûts de main-d'œuvre sont moins élevés. Il ne faut pas oublier l'automatisation croissante des processus de production et la digitalisation des opérations, autant d'avancées technologiques qui améliorent l'efficacité et la productivité, mais réduisent d'autant les besoins de main-d'œuvre humaine dans certaines tâches. Ce qui ne va pas sans effets pervers : la diminution des effectifs se traduit par des retards dans la production et la livraison des pièces détachées, entraînant une disponibilité limitée et une augmentation des prix, mais aussi un service client réduit et potentiellement une baisse de la qualité des produits. Le pire est-il à venir ou la situation va-t-elle se stabiliser ? Plusieurs facteurs en décideront, comme les volumes de ventes de voitures en Europe, la performance des constructeurs tricolores, ou encore la vitesse de déploiement du véhicule électrique et de mise au rebut du thermique. Reste aussi à savoir si une véritable réindustrialisation du pays, que FO Métaux appelle de ses vœux, viendra redonner à l'automobile fabriquée en France tout son lustre... Si elle n'est pas accompagnée d'une planification industrielle permettant aux États européens de travailler de concert plutôt qu'en une concurrence mortifère pour l'emploi et le déploiement des nouvelles technologies, la transition énergétique aura du mal à se faire. Sa réussite nécessitera également un investissement massif de l'Europe, à la hauteur du défi et de ses enjeux, difficilement compatible avec une austérité qui menace de faire son grand retour. « Décréter la fin du thermique sans y associer les fonds indispensables à la mise en place d'un modèle plus « vertueux » revient à s'amputer d'un élément essentiel de notre économie et laisser le chemin libre à d'autres pour s'approprier les clés de l'automobile de demain », conclut Olivier Lefebvre.

Les attentes et les espoirs des industriels quant aux possibilités censées être offertes par l'IA sont immenses, surtout concernant les économies qui en sont attendues. Au point d'être déraisonnables ?

La question mérite d'être posée, au regard des sommes investies. Fin juin dernier, un rapport de la banque américaine Goldman Sachs est venu secouer les investisseurs en soulevant le risque d'une bulle spéculative IA. Il faut dire que les prévisions du secteur donnent le tournis : Bloomberg voit le seul marché de l'IA générative progresser de 42 % par an et passer de 40 milliards de dollars fin 2022 à 1 300 milliards en 2032. Le risque d'emballement est bien là. Celui de la chute aussi. Plusieurs revues spécialisées ont ainsi pointé une faille : celle de l'entraînement des modèles d'IA sur du contenu généré par l'IA elle-même, qui aboutit à produire des résultats où l'absurde le dispute à l'incohérence. Le phénomène a été baptisé « Habsburg AI » tant il rappelle les effets négatifs de la consanguinité au sein de la dynastie des Habsbourg, l'historique famille royale européenne de la fin du Moyen Âge et de la Renaissance. Certes, les modèles d'IA ne se limitent pas à ceux utilisés par le grand public, comme ChatGPT, Gemini ou SoraiA, et des outils dédiés à l'industrie poursuivent leur développement. L'histoire de la bourse l'a cependant montré : en cas d'éclosion d'une bulle, le désastre ne fait pas dans le détail et balaye tout sur son passage...

L'intelligence...d'attendre



Le logiciel, nouveau cœur de l'automobile ?

Avec l'autonomisation des véhicules et une connectivité toujours plus poussée, le logiciel devient un élément central de l'automobile et une importante source de valeur ajoutée qui suscite l'envie de tous les acteurs de la filière.

Le logiciel et l'électronique embarquée, éléments stratégiques de l'automobile de demain, font l'objet d'une véritable bataille rangée entre équipementiers, constructeurs et géants du numérique. Les équipementiers de rang 1, capables de fournir des modules complets, ont d'abord tiré bénéfice de l'intégration des logiciels, la mettant à profit pour capter davantage la valeur et accroître leurs marges. Mais cette place croissante du logiciel ne profite pas forcément à la filière française et se révèle tout aussi délocalisable que le reste. Ainsi, 60 % des logiciels de Valeo sont développés en Égypte. En outre, les constructeurs n'entendent pas laisser passer le train et y voient l'opportunité de se tailler eux aussi une part du gâteau, mais également de reprendre la main sur le cœur du véhicule. Pour réduire leurs coûts et leur dépendance, ils ont fragmenté leurs

d'offres tant sur les composants que sur les logiciels, et se sont mis à développer leur propre système d'exploitation, en solo ou en partenariat avec des acteurs du numérique.

Cette nouvelle approche, baptisée "Vehicle Software Defined" (l'idée d'un véhicule dont les fonctionnalités et capacités sont moins déterminées par des composants matériels spécifiques que gérées et configurées par des logiciels), a fait exploser les dépenses des constructeurs automobiles consacrées aux logiciels embarqués, passant de 26 milliards de dollars en 2021 à 59 milliards de dollars d'ici à 2030. Les constructeurs automobiles internalisent de plus en plus les compétences dans ce domaine. Les grands de la tech sont à l'affût, et disposent de leur expertise technologique ainsi que d'une grande force de frappe financière, sans oublier des avancées que tout le monde attend de l'IA (selon certaines études, l'utilisation de l'IA générative présente un potentiel significatif d'économies à long terme, estimé entre 20 et 50 %). Pour les équipementiers, l'opportunité est donc aussi un défi, car il faut aller chercher ce relais de croissance qui est un terrain encore peu connu pour eux, tout en empêchant les constructeurs de mettre la main dessus. Le constat tiré l'an dernier par notre organisation est plus que jamais d'actualité : l'évolution du secteur a aussi pour enjeu final de savoir qui sera le créateur de valeur ajoutée et donc le patron de l'auto, les constructeurs ou les équipementiers.



La voiture devient un ordinateur roulant.

La taille critique

Selon le cabinet Roland Berger, les fournisseurs traditionnels ont la possibilité de remporter la bataille, mais cela nécessite une taille suffisante pour bénéficier d'effets d'échelle et de réserves financières adéquates pour investir dans de nouvelles technologies qui ont un coût d'entrée

élevé. A nouveau, la course à la taille critique à laquelle se livrent les équipementiers se voit justifiée, tant il faudra des moyens conséquents pour simplement exister sur le secteur équipementiers tel qu'il promet d'être une fois la mutation effectuée. Et voilà comment on retombe sur les restructurations où l'on cède les activités vues à tort comme « en déclin », à l'instar du thermique...

L'électrique, un autre monde

À la rechange, les moteurs thermiques reposent sur huit principales familles de pièces, qui pourraient se réduire à cinq sur l'électrique. Le remplacement du moteur thermique par l'électrique ira avec la disparition d'un certain nombre de composants. Les courroies, la filtration, l'embrayage, les alternateurs ou encore les démarreurs, mais aussi les systèmes d'injection et de gestion moteur diminueront sur les véhicules électriques à batterie (BEV). Si les changements vont s'opérer graduellement, des leviers de croissance apparaissent également, notamment avec les pièces soumises aux contraintes imposées par le poids accru des modèles électriques. Le freinage génératif, par exemple, expose disques et plaquettes à des phénomènes de corrosion, voire de voilage et de collage qui conduiront à des remplacements plus fréquents. Les pompes à eau électriques, les alerno-démarreurs start & stop, l'hybridation 48 volts ou bien encore les batteries AGM et EFB donnent déjà un aperçu de la rechange de demain. Les nouvelles familles de pièces concernent les onduleurs, les transmissions électriques ou encore l'échangeur thermique. Les capteurs associés aux dispositifs d'aide à la conduite sont également promis à un bel avenir. L'essentiel de la difficulté actuelle reste d'imaginer et anticiper les besoins, sans perdre de vue le rythme lent de renouvellement du parc auto, qui impose de conserver la production des pièces détachées du quotidien.

Autre élément qui change la donne : la quasi-absence de pièce mécanique en friction et de vibration sur l'électrique modifie l'approche de la rechange. Sur un véhicule thermique, les prestations d'entretien sont redondantes et nor-



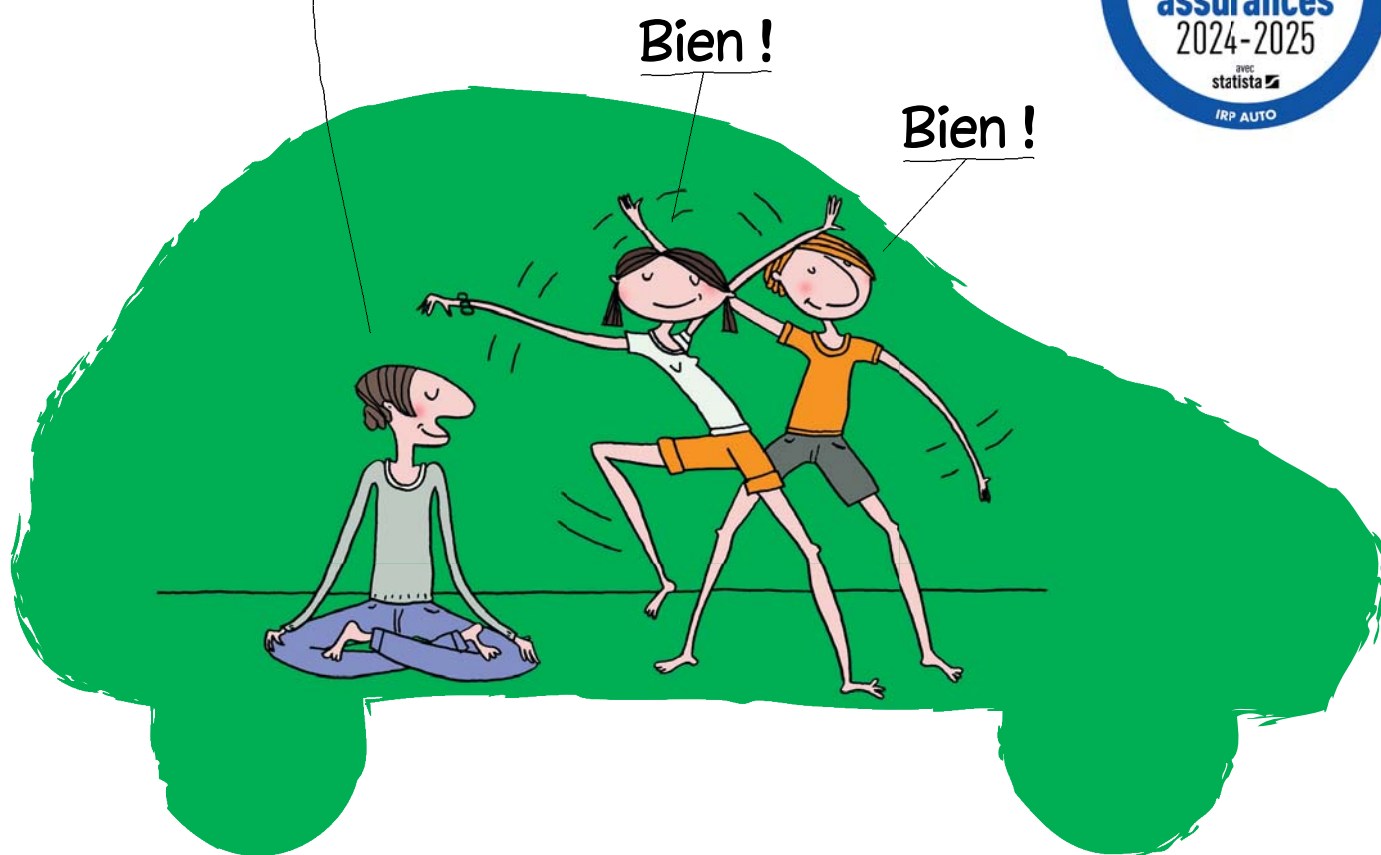
Rester abordable, un des plus grands défis de l'électrique, que Renault tente de relever avec sa RS.

mées, des plaquettes de freins à la courroie de distribution. Des habitudes qui sont appelées à changer sur les versions électriques, où il s'agit moins de pièces d'usure que de pannes. La question sera de savoir si une pièce devra être remplacée ou non, et donc produite par les équipementiers et stockée par les distributeurs. Les réparations ne dépendront pas seulement de l'âge des véhicules, mais aussi des usages. Ils pourront conduire à une perte d'autonomie prématurée des batteries de traction, par exemple. C'est sur la base de ce constat que Bosch teste en Allemagne des solutions de réparation depuis fin 2023. A noter que pour le moment, le poids de la rechange dans l'électrique est négligeable. Il faudra cependant parvenir à proposer des solutions de réparations partielles, et non intégrale, à un prix accessible aux utilisateurs des véhicules électriques.

MUTUELLE SANTÉ

La garantie d'une **couverture santé au juste prix !**

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



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

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

Suivez-nous sur **Linked in**



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

Métiers de l'industrie : les espoirs français

La France a accueilli la 47^{ème} édition de la compétition internationale des métiers Worldskills, à Lyon, du 10 au 15 septembre. L'industrie, avec 19 métiers en compétition sur 59, formait le plus gros des six pôles professionnels. Sur les 1 400 jeunes venus de plus de 65 pays et régions, 472 concouraient sur une compétence de l'industrie : fraisage, électronique, maintenance... Parmi eux, un tiers des 63 candidats français, qui n'ont pas démérité. Les cinq autres pôles concernaient le transport et la logistique, le bâtiment, les technologies de l'information et les télécommunications, mais aussi les arts créatifs et la mode, ainsi que les services à la personne. Au-delà de la compétition, l'événement a offert une formidable vitrine à certains métiers, comme le soudage, dont la France a un réel besoin pour le nucléaire, le naval ou encore les raffineries. Il en va de même pour les professions récentes, comme celles de la fabrication additive, qui y trouvent l'occasion de se faire connaître. La compétition participe aussi à faire monter en compétences toute une filière de formation. Confrontés à d'autres techniques et matériels, les candidats ont aussi à les maîtriser pour ensuite les importer en entreprise et les transmettre.



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

De l'hydrogène vert chez Constellium



Spécialiste de l'aluminium, le français Constellium fait fonctionner l'essentiel de ses fours de par le monde au gaz naturel, permettant ainsi à chacune de ses usines de livrer entre 200 000 et 1 million de tonnes d'aluminium par an à l'industrie automobile et aéronautique. Préoccupé par la réduction de son empreinte carbone, comme beaucoup

d'acteurs de la sidérurgie, le groupe a coulé, à la mi-juillet, sa première plaque en aluminium par combustion d'hydrogène, depuis son centre de recherche à Voreppe (Isère). Au total, l'opération a consommé 20 kilogrammes d'hydrogène par tonne d'aluminium. Fabriquée à partir de chutes métalliques, la plaque de 12 tonnes a ensuite été transformée sur le site de Neuf-Brisach (Haut-Rhin) pour être utilisée dans des véhicules électriques. Encore en phase de développement, le système vise à alimenter les brûleurs d'une partie des fours de la multinationale en hydrogène vert (produit en utilisant de l'électricité renouvelable). Il devrait permettre d'offrir une alternative à la mise en place de fours électriques, dont les différences avec les fours à gaz conduisent à de coûteuses opérations qui cantonnent finalement leur mise en place à l'ouverture de nouveaux sites industriels. Reste néanmoins à résoudre plusieurs problèmes concernant la sécurité et la qualité de l'aluminium produit avant d'envisager un déploiement près des futurs sites de production d'hydrogène bas-carbone, essentiellement aux Etats-Unis, pour commencer...

Accélérer la décarbonation

Les efforts de l'industrie française pour se décarboner peuvent-ils constituer un atout ? Oui, selon une note de la Fabrique de l'industrie et de McKinsey publiée début septembre, mais il faut mettre un vrai coup d'accélérateur pour que ce verdissement puisse enfin



devenir un levier de compétitivité. La réduction des émissions de l'industrie, qui représentent 20% des émissions totales de la France, est stratégique pour espérer atteindre les objectifs de neutralité carbone à 2050 que s'est fixés l'Union européenne. D'après les experts, il reste beaucoup à faire : pour chaque euro de valeur ajoutée, l'industrie française a émis 323 grammes équivalent CO₂. L'industrie française affiche en revanche un meilleur bilan carbone que ses voisines européennes lorsqu'on étend l'analyse Etendue au Scope 2, qui reprend les émissions indirectes liées à la consommation d'électricité, la production tricolore étant très largement décarbonée grâce au nucléaire. Autrement dit, la nature même du mix électrique français constitue un avantage comparatif, qu'il faut renforcer puisque, à mesure que les prix des quotas carbone vont progresser, l'intensité carbone va devenir un indicateur critique de compétitivité de l'industrie européenne. Il va cependant falloir investir massivement en ce sens, alors que les projets butent pour le moment sur la question de la rentabilité. Des soutiens publics de 5,5 milliards d'euros ont été réservés dans France 2030 pour financer en partie ces projets de décarbonation du secteur, mais la rentabilité dépend en grande partie de la disponibilité, ainsi que du prix de l'électricité, d'où des incertitudes élevées...



Métaux

Notre industrie,
nos emplois !

**[Mieux que des super-héros :
misez sur les délégués syndicaux FO !]**

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



FO
Métaux

Notre industrie,
nos emplois !



**Des experts 360° qui vous écoutent et vous accompagnent,
depuis près de 35 ans !**



Connaître pour savoir, savoir pour agir

Les experts CSE du Groupe Legrand sont là pour vous accompagner, **sur des thématiques financières, juridiques, sociales ou SSCT**, et vous permettre de bien comprendre le périmètre de vos actions, de votre rôle, auprès des salariés que vous représentez.

Groupe Legrand c'est 4 pôles d'excellence...



Expertise comptable



Conseil & Assistance Juridique



Formations CSE - SSCT



Expertise SSCT



www.groupe-legrand.com
20, rue Brunel - 75017 Paris
01 42 25 30 30
info@groupe-legrand.com



USM du Loir-et-Cher : toujours mobilisée

Avec un poids de près de 18 % dans l'économie régionale, l'industrie s'avère un secteur incontournable dans le Centre-Val-de-Loire, et plus particulièrement dans le Loir-et-Cher. Le tableau brossé par le rapport d'activité du secrétaire Stéphane Thouzé lors de l'AG de l'USM 41, le 6 juin, a montré la place centrale de la métallurgie sur ce territoire, où elle concentre près de la moitié des effectifs, lesquels sont par ailleurs en stagnation. Les difficultés d'approvisionnement et de recrutement perdurent, mais perdent en intensité. Dans ce contexte, l'équipe de l'USM est toujours présente aux côtés des équipes syndicales lorsque la situation l'exige, sans pour autant négliger ses autres missions. A cet égard, saluant la participation des métallos aux nombreuses commissions territoriales existantes, Stéphane Thouzé a également remercié tous les membres des USM de la région Centre-Val-de-Loire désignés par la Fédération, et qui ont contribué au bon fonctionnement de la CPREFP. Enfin, il a rappelé la forte implication des métallos FO du département dans la vie de notre organisation, notamment lors du combat contre la réforme des retraites, qui a mobilisé



les salariés en début d'année. Gérard Ciannarella est intervenu en clôture des travaux de l'assemblée générale. Après avoir fait un rappel sur le rôle et les missions des USM, définis dans la feuille de route présentée en octobre dernier, il est revenu sur le combat quotidien de notre Fédération en faveur de l'industrie et de ses salariés. S'il s'est félicité de voir la réindustrialisation réclamée par FO Métaux trouver enfin sa place dans les préoccupations des pouvoirs publics, il a déploré la recrudescence de PSE et de restructurations dans de nombreux secteurs industriels, et a également appelé à ne pas opposer écologie et industrie. Puis il a détaillé l'étendue de l'offre de formation fédérale, complétée par celle de l'APSAC, exhortant les militants à y recourir pour pratiquer un syndicalisme toujours plus efficace. Enfin, il a donné rendez-vous aux métallos à Amiens du 19 au 21 juin pour le XXV^{ème} congrès de notre Fédération.

Les métallos FO du Loir-et-Cher se sont retrouvés le 6 juin à Blois pour l'assemblée générale de leur USM. Rassemblés autour de leur secrétaire Stéphane Thouzé et du secrétaire fédéral Gérard Ciannarella, ils se sont penchés sur l'action de FO Métaux dans le département et sur ce qui attend les métallos dans les prochains mois.

USM de Corrèze : de succès en succès

La Corrèze n'est peut-être pas le premier département dont le nom vient à l'esprit lorsque l'on parle d'industrie, mais les métallos FO n'en œuvrent pas moins pour le développement, et avec un succès certain, comme l'a montré le rapport d'activité présenté lors de l'assemblée générale de leur USM le 16 avril. L'événement les a rassemblés à Brive-La-Gaillarde, dans les locaux de l'Union départementale, autour de leur secrétaire Philippe Martin, en présence du secrétaire fédéral Edwin Liard et de la secrétaire de l'UD19 Elisabeth Imbertèche. Les militants corréziens peuvent en effet se targuer d'avoir créé trois nouvelles implantations cette année : à la fonderie Eurocast, chez SOE (SUD Ouest Embouteillage) et chez Midi Auto 19, du Retail Stellantis. Les échanges ont également montré que le déploiement de la nouvelle convention collective nationale de la métallurgie (CCNM) et de son système de classifications reste un sujet qui occupe beaucoup les équipes syndicales, notamment dans certaines entreprises qui ne jouent pas le jeu et, par leurs pratiques, tentent de dévoyer le texte. Edwin Liard les a assurés de la vigilance et du soutien de la Fédération dans ce dossier : « Nous resterons fidèles à notre ligne de conduite, qui est de revendiquer, négocier, contracter et faire appliquer ». Après avoir adopté les rapports d'activité et de trésorerie, les métallos ont renouvelé le bureau de l'USM, avec comme changement notable le choix de Régis Lebigot pour succéder à Philippe Martin au poste de secrétaire.

Après avoir félicité les métallos FO pour l'excellent travail de développement syndical effectué, le secrétaire fédéral a rappelé toute la richesse de l'offre de formation fédérale, bien au-delà de l'aide au développement, et a exhorté les militants à y recourir. Son



propos s'est ensuite attardé sur les sujets qui mobilisent notre organisation au plan national, et notamment son copieux agenda social, avant d'évoquer la mise en place du règlement intérieur de la Commission Paritaire Technique de Négociation (CPTN) de la région Limousin, qui ne respecte pas l'accord national signé par notre organisation, et sur lequel FO Métaux ne lâchera rien. Il a conclu sur le congrès fédéral prévu pour les 19, 20 et 21 juin à Amiens.

Aude Jay, l'humain d'abord

Depuis ce mois de juin, le site vendéen des Herbiers de Lima K-Line, première entreprise française de fabrication de menuiseries en aluminium, compte avec Aude Jay, 43 ans, nouvelle représentante de la section syndicale (RSS) FO. Pour celle qui veut faire bouger les lignes dans son entreprise, c'est le prolongement d'un engagement humain de longue date.

Si l'engagement syndical est affaire de convictions, il repose aussi sur des qualités humaines comme l'empathie ou l'altruisme, des vertus dont Aude Jay, la nouvelle RSS de Lima K-Line (filiale du groupe Liébot), sur le site des Herbiers (Vendée) depuis le début de l'été, a su faire preuve bien avant de rejoindre notre organisation. Salariée de l'industrie depuis 20 ans, elle rejoint le groupe K-Line en 2020, peu après son arrivée dans le département ; attirée par la qualité de vie de la façade Atlantique, elle choisit de quitter l'Oise avec son mari et ses deux fils. Elle laisse alors derrière elle l'entreprise Bic, où elle a longtemps occupé les fonctions de déléguée du personnel suppléante (sans étiquette). « J'ai toujours été à la recherche d'informations et de moyens d'améliorer la situation de chacun, en particulier les conditions de travail, confie la jeune RSS. S'investir dans les instances de représentation du personnel est la voie la plus sûre pour y parvenir. »

Une fois ses valises posées chez K-Line, son activité de pose d'accessoires coulissants et de contrôle qualité semble rapidement étroite à cette hyperactive qui devient donc formatrice sur son poste, secouriste et animatrice sur le bien-vivre au travail, autant de missions en adéquation avec son goût de l'humain et son sens du contact. « Consciente du niveau trop élevé de turn-over qu'elle connaissait, l'entreprise a voulu chercher des réponses, explique Aude. Elle a donc créé cette fonction d'animatrice, qui permet de faire remonter à la hiérarchie l'ensemble des problématiques sociales ou techniques rencontrées sur le terrain. » Pour celle qui est aussi devenue membre du comité restreint sur le bien-vivre ensemble de son site de 1 500 salariés, participer à la démarche s'est imposé comme une évidence, et comme la continuité de ce qu'elle avait engagé dans son ancienne entreprise. « Mon franc-parler m'a probablement empêché de parvenir à un niveau où l'on peut se faire entendre de sa direction sur ces problématiques, s'amuse Aude. Comme on m'a fermé la porte, ces missions ont été une façon de revenir par la fenêtre. »

La rencontre avec une figure du site qui lui présente le paysage syndical local la convainc que sa seule

force individuelle ne suffit pas et aura plus d'efficacité si elle se joint à celle d'une organisation. La mise en contact avec Aurélien Flau, délégué syndical FO à Cholet (Maine-et-Loire) chez Wibaie, une autre filiale de Liébot, sera déterminante. « Quand il m'a expliqué le

fonctionnement et les valeurs de FO, de dialogue et de diplomatie plutôt que de conflit, j'ai su que nous avions beaucoup en commun, se souvient Aude. La rencontre avec les autres métallos FO des différents sites du groupe a achevé de me convaincre. » La section syndicale FO des Herbiers voit le jour peu après, et elle se met à présent en ordre de bataille pour se développer, mais aussi préparer d'ores et déjà les prochaines élections professionnelles, prévues pour 2026. « Nous partons de zéro, mais nous avons déjà réussi notre premier tractage, le 19 septembre, et nous passerons à la vitesse supérieure très prochainement, dès que nous aurons nous aussi accès aux panneaux syndicaux », prévoit Aude.

En attendant, la nouvelle RSS n'a pas perdu une seconde et a commencé à faire savoir autour d'elle que FO s'implantait chez K-Line, tout en prenant soin de nouer des contacts avec notre Fédération, via la secrétaire fédérale Géraldine Nivon et l'USM de Vendée. L'intérêt des salariés est d'ailleurs déjà perceptible. « Même la direction est prévenue, sourit Aude, et avec moi, elle sait que si le dialogue sera toujours au premier plan, il ne sera pas sans exigence. Je compte bien sur mon franc-parler pour faire bouger les lignes et parvenir à des améliorations qui profiteront à tous. » Chez K-Line, les métallos des Herbiers, eux, sauront dorénavant à qui parler !





“La Métallurgie
évolue,
ma mutuelle
s'adapte !”

Avec AÉSIO mutuelle,
adhérez à des solutions santé et prévoyance
conformes à vos obligations conventionnelles.

C'est ça, la mutuelle d'aujourd'hui.

Renseignez-vous
au 01 86 65 74 73
ou sur **aesio.fr**



AÉSIO mutuelle, mutuelle soumise aux dispositions du livre II du code de la mutualité, immatriculée sous le n° 775 627 391 dont le siège social est 4 rue du Général Foy 75008 PARIS.
Document non contractuel à caractère publicitaire. ©AdobeStock. 23-205-011-1-V3

« L'industrie doit être une cause nationale »

L'UIMM a présenté le 20 septembre l'étude prospective des besoins en recrutement dans la Métallurgie à horizon 2030-35 réalisée par l'Observatoire paritaire de la métallurgie. Bâtie autour de trois scénarios, elle tente d'esquisser la trajectoire que pourrait prendre le recrutement dans l'industrie afin de mieux les anticiper et les accompagner. FO Métaux examine avec le secrétaire fédéral Edwin Liard, en charge du dossier de l'emploi et de la formation professionnelle au sein de l'équipe fédérale, les enseignements de l'étude et les positions de notre organisation sur le sujet.

Quel était l'objectif de l'étude sur les perspectives d'emploi dans la métallurgie présentée le 20 septembre, et comment a-t-elle été réalisée ?

Edwin Liard : Il s'agissait d'établir des perspectives quantifiées des besoins en recrutement aux horizons 2030 et 2035 par secteur, par région, par famille de métiers et par profession & catégorie socioprofessionnelle. Pour établir ces chiffres, trois scénarios, illustrant trois contextes différents dans lesquels la branche de la Métallurgie évoluerait sur cette période, ont été retenus. S'ils se basent notamment sur des prévisions de croissance économique, ils intègrent également quelques défis majeurs de la branche que sont l'ancrage territorial et mondialisation, les questions de l'écologie et de la décarbonation, le dossier essentiel que constituent innovation et créativité, sans oublier l'accompagnement des compétences des salariés, vital aux yeux de notre organisation. Chacun de ces facteurs est par ailleurs à prendre tant comme un potentiel vecteur de soutien à l'industrie que comme un possible risque, et le détail va jusqu'au niveau des différentes filières ! Les travaux se penchent également sur les conditions du maintien - voire du développement - des activités critiques considérées comme indispensables pour maintenir l'activité et l'emploi en France. Le tout s'organise autour d'un scénario central tablant sur une croissance économique de 1,1 % sur la période, flanqué d'une hypothèse haute à 1,5 % et d'une hypothèse base à 0,6 %. Ce sont des projections modestes, prudentes.

La démarche a été lancée dans le cadre du paritarisme, dont FO Métaux est un acteur majeur dans notre branche. Le groupe de travail paritaire études et observations, auquel nous participons, a validé l'objectif et le cabinet auquel a été confiée la mission, le tout sous la houlette de l'Observatoire paritaire de la métallurgie, sur le site duquel on peut par ailleurs retrouver l'étude. L'étude s'inscrit en outre dans la continuité des projets d'Engagement de développement de l'emploi et des compétences (EDEC) menés par la branche, ses fédérations économiques et l'Etat.

Quelle est la fiabilité des chiffres présentés ?

L'étude fait suite à une précédente initiative, en 2017, dont un bilan a d'ailleurs été tiré. Il s'est avéré que les prévisions pour 2019 réalisées alors avaient sous-estimé l'emploi industriel, quel que soit le scénario et pour la plupart des secteurs, car elle avait surestimé les évolu-

tions de valeur ajoutée et des gains de productivité attendus des nouvelles technologies. N'oublions pas que ce type de travaux demeure de la prospective, et non de la lecture dans une boule de cristal ! Il prend en compte un grand nombre de variables complexes pour donner des tendances, essayer de voir sur quels leviers appuyer pour pousser dans le bon sens, quels pièges ou biais éviter. Il faut aussi rappeler que ces études ne concernent que les besoins en recrutement, et non l'évolution de l'emploi total de la métallurgie. En l'occurrence, cela met en évidence certaines dynamiques autour de l'emploi dans notre branche.

Selon les différents scénarios, les besoins de recrutement vont de 170 000 à 236 000 embauches annuelles, ce qui semble montrer un certain dynamisme de l'industrie...

Un point à retenir est que dans tous les scénarios, la famille de métiers qui recrute le plus est celle du « produire - réaliser », les besoins en ingénieurs et cadres restant forts, mais nettement plus sensibles aux différentes situations. Après une France sans usine, puis des usines sans salariés, la prophétie selon laquelle nous irions vers un pays ne comportant plus que des bureaux d'études est tout aussi fallacieuse que les précédentes. L'ouvrier n'est pas une espèce en voie de disparition, bien au contraire.

Parmi les autres enseignements de cette étude, on note qu'il n'y a pas d'effet générationnel type baby-boom pour expliquer les variations des effectifs. Les départs en retraite ne comptent que faiblement dans le nombre de salariés qui quittent la métallurgie, à savoir environ 40 000 par an ; l'essentiel de la perte d'effectifs provient avant tout de ce qu'on appelle les mobilités externes, c'est-à-dire les salariés qui quittent leur entreprise sans pour autant partir à la retraite, soit de 150 000 à 180 000 postes chaque année. Quand on sait la technicité tou-



jours croissante des métiers de la métallurgie, la spécificité –et bien souvent la rareté– des compétences et savoir-faire des métallos, on comprend bien qu'améliorer le recrutement, déjà problématique, et la formation ne suffira pas. Un soudeur de précision ne se remplace pas comme un garçon de café. Il faut absolument travailler à la fidélisation des salariés de la métallurgie. A cet égard, il serait aussi bien utile de pouvoir disposer d'un outil de suivi des carrières, afin de mieux quantifier et qualifier les mobilités, et savoir ainsi comment évolue précisément le périmètre de la métallurgie. Nous sommes ici au cœur d'enjeux absolument cruciaux pour l'industrie française.

Enfin, l'étude montre que certains secteurs connaissent des tendances d'emploi à la baisse ou à la hausse, et ce quel que soit le scénario. Ainsi, aéronautique, ferroviaire et naval présentent des perspectives favorables dans tous les cas de figure, tandis que l'automobile semble appelée à traverser une période difficile quoi qu'il arrive. Cela permet, si besoin était, d'attirer davantage l'attention sur la nécessaire anticipation des problématiques d'emploi que va rencontrer ce secteur industriel majeur, par la mobilisation de tous les dispositifs de formation, de reconversion et d'accompagnement des salariés. Il faudra que les pouvoirs, publics comme privés, se montrent à la hauteur.

En termes d'attractivité, justement, il reste encore du chemin à parcourir, notamment sur le plan de la communication. Cependant, la nouvelle convention collective nationale de la métallurgie, que FO Métaux a longuement négociée puis a signé le 7 février 2022, apporte de nouveaux éléments qui apportent de l'attrait à la branche...

Oui, notre image a évolué, en particulier auprès des jeunes. L'ouvrier en bleu de travail avec le dos cassé et les mains couvertes de cambouis a vécu. Les représentations des métiers de la métallurgie ont été largement revalorisées par des campagnes de communication offensives. L'industrie elle-même s'est débarrassée des clichés qui collaient à l'usine pour montrer sa modernité, son rôle moteur dans la transition environnementale et sa capacité à proposer des solutions aux problématiques globales de demain. Le secteur offre des opportunités fortes, avec des rémunérations importantes, de riches évolutions de carrière, mais il reste une réalité contre laquelle les images ne peuvent rien. Quand des entreprises ferment leurs sites pour les délocaliser ou gagner un peu plus en rentabilité, le message envoyé est tout sauf celui de la pérennité. Les messages sont là, mais il manque encore à plus d'un égard les actions qui vont avec, et qui ne peuvent advenir sans une politique industrielle nationale que nous ne cessons d'appeler de nos vœux. Mais pour cela, il faut être capable de se projeter sur plusieurs décennies, car seul le temps long est compatible avec les besoins de l'industrie, qui ne saurait évoluer en fonction d'une logique économique basée sur l'attente de résultats trimestriels. Regardez l'Inde ou la Chine, et vous verrez ce à quoi peut aboutir une véritable politique industrielle. Pour que cela arrive en France, l'industrie doit être une cause nationale. Avec notre nouvelle convention collective, nous avons œuvré à maintenir et renforcer l'attractivité de notre branche et de renforcer un tissu conventionnel de qualité pour les salariés. C'est notamment le cas avec les rémunérations, notre grille salariale permettant aux bas salaires d'être nettement décollés du Smic, et d'avoir un régime de santé et prévoyance de bon niveau, sans oublier le maintien d'une excellente prime d'ancienneté –grâce à FO Métaux !– qui doit être un outil renforçant l'attrait qu'il y a à rejoindre la branche mais donnant aussi des raisons d'y rester.

Le scénario le plus favorable peut-il advenir ? Que faut-il pour le favoriser ?

Voir ce scénario se réaliser suppose plusieurs conditions assez exigeantes : le retour d'une croissance forte et stable ; un soutien public réaffirmé et qui porte enfin ses fruits à la réindustrialisation, avec notamment une fiscalité favorable à l'activité industrielle tricolore mais aussi européenne en lien avec la transition écologique ; une transition écologique de l'économie qui s'accélère et des entreprises françaises et européennes qui se positionnent massivement vers des produits « verts » en étant à la fois protégées

du dumping mais aussi poussées par des investissements en R&D qui s'intensifient et dynamisent l'innovation ; des formations à la hauteur pour répondre aux besoins des entreprises et parvenir enfin à réduire les difficultés de recrutement, notamment en parvenant à attirer davantage de femmes, améliorant au passage significativement la parité dans de nombreux secteurs et fonctions. Implanter des usines et ne pas seulement éviter le départ des existantes, investir, former, d'accord. Cela dit, cette trajectoire idéale n'est pas un tout unique, mais dépend beaucoup des différentes filières, des ruptures technologiques qui y sont souhaitées ou attendues. L'étude montre



Sans anticipation, impossible de construire l'industrie de demain

aussi que c'est à l'échelon des territoires que se gagne ou se perd la bataille de l'industrie. Mais tous ne sont pas égaux en matière de dynamique d'emploi. Cela veut dire que c'est à ce niveau territorial cher à notre organisation qu'il nous agit. On peut par exemple penser aux Commissions paritaires régionales de l'emploi et de la formation professionnelle (CPREFP), où est mené un important travail paritaire et où nous sommes présents. Cela étant, si les territoires sont une des clés du déploiement d'une vraie politique de formation, le domaine pêche par sa complexité et un trop grand nombre d'intervenants. Il faudrait désépaissir ce millefeuille et rendre à l'ensemble davantage de lisibilité, ce qui aurait aussi l'avantage d'éviter le saupoudrage et l'éparpillement, qui sont rarement synonymes d'efficacité.

Enfin, les économies trop souvent recherchées par les gouvernements successifs dans le domaine de la formation ne nous paraissent pas aller dans le bon sens. On ne peut pas afficher une ambition et en raboter ensuite les moyens si l'on veut être cohérent et, surtout, efficace.

Incursion en terrain politique pour IndustriALL Europe

Les 17 et 18 septembre, les représentants des syndicats européens membres d'IndustriALL European Trade Union se sont retrouvés à Florence, en Italie, pour un séminaire d'études autour de la négociation collective, dans un contexte politique préoccupant. Le secrétaire fédéral Paul Ribeiro et Stéphane Martegoute, membres FO du comité de négociation collective d'IndustriALL, y portaient la voix de notre organisation.

Alors que l'organisation syndicale européenne montrait ses couleurs dans les rues du Vieux continent, défilant pour revendiquer la préservation des emplois dans l'automobile, ou encore pour réagir au nombre croissant de décès sur les sites d'exploitation d'ArcelorMittal en cette rentrée, l'heure était également à la réflexion pour les membres d'IndustriALL European Trade Union, qui se sont retrouvés en Italie pour faire le point, en lien avec le comité de négociation collective, sur un dossier brûlant dans beaucoup de pays, dans un contexte géopolitique chaotique et de montée en puissance des extrêmes droites. Cette dimension éminemment politique a irrigué l'ensemble des échanges, de l'utilisation des technologies de l'intelligence artificielle par les acteurs politiques concernés à leurs positions en termes de fiscalité ou encore de transition environnementale. « Les syndicats européens s'inquiètent de la prépondérance des politiques dites libérales et néolibérales dans les états et la gouvernance de l'Union européenne et des connivences débouchant sur des coalitions politiques avec des partis extrémistes qui les promeuvent. Les conséquences sont désastreuses tant sur le plan économique que pour l'industrie, l'emploi, la répartition des richesses, la régulation et la justice sociale. Leurs positions et décisions sont très souvent antisyndicales, entravent ou éliminent le droit à la négociation collective et représentent un danger pour notre syndicalisme libre et l'ensemble de nos adhérents », résume Paul Ribeiro.

L'expérience des délégués des organisations syndicales fin-



landaises, pays actuellement gouverné par une coalition comprenant un parti dit d'extrême droite, et les attaques frontales dont sont victimes les syndicats et les salariés ont constitué un moment fort du séminaire. De nombreux autres témoignages sont venus confirmer ces dangers dans la majorité des pays européens. Notre organisation, si elle entend toujours agir pour l'unité syndicale européenne, n'en a pas moins des principes, des valeurs et des positions qu'elle n'a pas hésité à rappeler. « Nous sommes évidemment et historiquement opposés à la répression syndicale, aux entraves à la liberté de négocier et de s'organiser collectivement, ont asséné Paul Ribeiro et Stéphane Martegoute, mais nous ne sommes pas un parti politique, nous sommes un syndicat. Nous ne sommes pas pour ou contre des partis, mais nous nous positionnons sur des idées, des thématiques, des théories et des programmes. » Le baromètre politique européen semble annoncer un front face auquel il faudra, malgré les difficultés, plus que jamais défendre l'indépendance politique de notre organisation, gage de sa liberté et de son efficacité dans son action.

Disparition de Maurice Bascoul

C'est avec tristesse et émotion que la Fédération FO de la métallurgie a appris le décès de Maurice Bascoul, le 27 août 2024 à l'âge de 68 ans.

L'Hérault vient de perdre une de ses figures les plus attachantes avec sa disparition en cette fin d'été 2024. Embauché chez l'équipementier pétrolier Camerin, à Béziers, le 31 mai 1976, en tant que magasinier et affûteur, il rejoint notre organisation presque en même temps, lors d'un mouvement de grève, au sein du syndicat FO créé par Henry Ferré peu de temps auparavant. C'est le début d'un engagement militant qu'il entretiendra jusqu'au bout, même après sa retraite, prise en mars 2016. Au service des salariés, Maurice Bascoul aura été tour à tour délégué du personnel, délégué syndical puis secrétaire du syndicat FO Camerin.

Homme de dossiers et de droit, il a à cœur la justice sociale, qu'il place toujours au centre de son activité syndicale. Cette préoccupation trouve un terrain d'expression tout indiqué au cours de plusieurs mandats de conseiller prud'homme, qui débouchent sur le poste de président du conseil de prud'homme de Béziers. Secrétaire de l'USM de l'Hérault, il est l'un des organisateurs du XXI^{ème} congrès fédéral FO Métaux, à Montpellier, en 2012, dont il ouvre les travaux. Il est également élu à la commission administrative de l'Union Locale de Béziers (et le reste jusqu'à sa disparition), et assume également le mandat de secrétaire du syndicat des isolés de la métallurgie de

Béziers. A tous, il laisse le souvenir d'un homme généreux, convivial, inspirant la confiance et sachant faire partager ses convictions. « C'était un rassembleur qui ne comptait que des amis, se souvient le secrétaire fédéral Eric Keller. Il y avait chez lui quelque chose d'indéfinissable qui donnait à chacun l'envie de l'aider et de marcher à ses côtés. Il manquera à tous, tant à la Fédération que dans l'Hérault. » La Fédération FO de la métallurgie et son secrétaire général Valentin Rodriguez adressent leurs plus sincères condoléances à sa famille ainsi qu'à celles et ceux qui l'ont connu et aimé, avec une pensée particulière pour sa compagne Laurence.



Convention collective : les nouveautés sur les heures supplémentaires

Nous revenons ce mois-ci autour des nouvelles dispositions de la convention collective de la métallurgie applicable depuis le 1^{er} janvier 2024 en nous focalisant autour des dispositions autour de la rémunération des heures supplémentaires, les contingents d'heures et la contrepartie obligatoire en repos.

Rémunération des heures supplémentaires

L'article 99.2 précise que les heures accomplies au-delà de la durée légale sont des heures supplémentaires ouvrant droit à une majoration de 25 % pour les 8 premières heures et 50 % pour les suivantes.

Un accord d'entreprise peut prévoir une majoration inférieure mais qui ne peut être en dessous de 10 % (article L 3121.33 du code du travail).

Le paiement en tout ou partie de la majoration pour les quatre premières heures supplémentaires, peut être remplacé par l'attribution d'un repos compensateur équivalent (article 99.3 CCN).

Dans les entreprises pourvues d'un délégué syndical, un accord collectif peut prévoir le remplacement de tout ou partie du paiement des heures supplémentaires et des majorations y afférentes par un repos compensateur équivalent.

Dans les entreprises non pourvues de délégués syndicaux, le remplacement de tout ou partie du paiement des heures supplémentaires, ainsi que des majorations, par un repos compensateur équivalent peut être mis en place par l'employeur à condition que le comité social et économique, s'il existe, ne s'y oppose pas.

Dans tous les cas, le paiement de tout ou partie des heures supplémentaires visées au troisième alinéa de l'article 99.4 de la présente convention peut être remplacé par un repos compensateur équivalent après accord entre l'employeur et le salarié.

Les conditions et les modalités de prise de ce repos compensateur sont déterminées par l'employeur, après information du comité social et économique, s'il existe.

Le repos compensateur est pris dans les 12 mois qui suivent son acquisition.

Les contingents d'heures supplémentaires

En application de l'article L 3121-33 du code du travail, le contingent d'heures supplémentaires est fixé à 220 heures par an et par salarié.

Ce contingent est réduit à 175 heures en cas de décompte du temps de travail sur une période au moins égale à 12 mois consécutifs (article 99.4 CCN).

Lorsque l'activité le justifie, le contingent applicable peut être complété par un contingent complémentaire de 80 heures supplémentaires mobilisables une année sur deux par l'employeur. Le taux de majoration applicable à ces heures supplémentaires, prévu à l'article 99.2 de la présente convention, est majoré de 25 points.

Sur volontariat du salarié, un contingent complémentaire de 150 heures supplémentaires est possible.

Par exception à l'article 99.1 de la présente convention, les heures supplémentaires imputées sur ce contingent nécessitent de recueillir l'accord écrit du salarié concerné. Le refus d'accomplir les heures supplémentaires visées au présent alinéa ne constitue ni une faute ni un motif de licenciement.

Les contingents complémentaires visés aux deux alinéas précédents sont mobilisables en tout ou partie, alternativement ou cumulativement. En aucun cas, ils ne peuvent conduire au dépassement des durées maximales de travail journalière et hebdomadaires, visées à l'article 97 de la présente convention, et en particulier la durée hebdomadaire moyenne appréciée sur 12 semaines consécutives.

Les heures effectuées en dehors des contin-

gents fixés au présent article ouvrent droit à une contrepartie obligatoire sous forme de repos.

Contrepartie obligatoire en repos

Une contrepartie obligatoire en repos est due pour toute heure supplémentaire accomplie au-delà du contingent, en plus du paiement majoré des heures supplémentaires.

La contrepartie obligatoire en repos en dehors des contingents mentionnés à l'article 99.4 est égale à 50 % des heures supplémentaires accomplies au-delà du contingent pour les entreprises de 20 salariés au plus, et à 100 % de ces mêmes heures pour les entreprises de plus de 20 salariés.

Le repos à titre de contrepartie des heures supplémentaires effectuées en dehors des contingents applicables est pris dans les conditions et selon les modalités fixées par l'employeur, après information du comité social et économique, s'il existe.

Le salarié peut demander à prendre la contrepartie obligatoire en repos lorsqu'il a acquis un crédit de repos au moins égal à la valeur horaire de sa journée de travail.

La demande du salarié doit être adressée par écrit à son employeur au moins un mois avant la date à laquelle il souhaiterait prendre son repos.

L'employeur fait connaître son acceptation ou son refus dans un délai de 7 jours ouvrés suivant la réception de la demande. En cas de refus, il fixe au salarié une autre date de prise du repos.

Le repos peut être pris par journées entières ou par demi-journées.

Le repos doit être pris dans un délai de 3 mois courant à partir de la date d'ouverture du droit à repos. Ce délai peut être porté jusqu'à 12 mois par accord entre l'employeur et le salarié. Si le salarié n'a pas manifesté la volonté de prendre son repos dans le délai qui lui est imparti, l'employeur lui demande et le met effectivement en mesure de le prendre dans un nouveau délai d'un an, à l'issue duquel le repos non pris est perdu.

Des métaux et des mots

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

Solution du n° 643

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

Sudoku

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

Mots croisés n° 644

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

Solution du n° 643

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

Horizontalement

A. À opérer sur le billard (*deux mots*). B. Réunion de légumes. C. Marque le coup. Provoquer le précédent, par exemple. D. Branle à la fin. Boudeuse, sauf pour les bêtes. Une vie en bref. E. En solo. Entreprises associées. Dans la pagination. F. Ce qui la rend douce n'est pas le pied. Fait honneur si elle ne se taille pas. G. Son livre est plein de mots doux. Se mesure en Chine. Poète ardéchois. H. Ne laisseront pas sans suite. I. Qualifie une situation moins grave dans un verre d'eau.

Verticalement

1. En commun ou à deux. 2. Ouverture des vannes. 3. Bien partie. Pas du matin. 4. Auxiliaire du cerveau. N'est parfois qu'un essai. 5. Ne manque pas d'aplomb. 6. Mise en valeur si c'est la poitrine, moins si c'est la façade. En attendant le matricule. 7. En automne. Éteint, mais pas toujours. 8. Prénom à l'origine de bien des épreuves. 9. Lettres de Delhi. Attaché au loup, sauf sur scène. 10. Pour être amené au poste. 11. Elle n'a jamais plus d'un rond.

Le mot du mois : Gouvernement



Ça y est, on le tient ! Nous n'aurons pas attendu en vain pendant tout cet été au parfum de Quatrième République : voici constitué un bel et bon *gouvernement* - deux épithètes de

pure forme, qui ne sauraient engager une organisation syndicale apolitique.

Le Premier ministre et son équipe *gouvernementale* ont donc commencé à gouverner, verbe apparu dans la langue française vers 1050 sous la forme *gouverner*, issue du latin *gubernare*, lui-même emprunté au grec *kubernan* (qui a donné « cybernétique »). C'était d'abord un terme de marine, avec le sens de « manoeuvrer », « piloter », ce dont témoigne toujours l'existence du *gouvernail*. De là jusqu'à l'idée de « gérer », « administrer », il n'y avait qu'un pas, si l'on ose dire, au sens propre et même au figuré, si l'on pense par exemple avec Hugo que « l'inspiration gouverne l'art tout entier ».

Quant au gouvernement, le mot désigne à la fois l'action de gouverner (pour l'entreprise, on parle plutôt de *gouvernance*) et la structure politique chargée de cette conduite, c'est-à-dire, en partie du moins, le pouvoir exécutif. Organe auquel on accole le nom de son chef ; on dira ainsi que le gouvernement Monis est le plus méconnu de la Troisième République (il est vrai resté en fonction seulement du 2 mars au 23 juin 1911).

Dans certains pays fédéraux, comme aux États-Unis, chaque État est dirigé par un *gouverneur* élu, terme qui ne s'applique chez nous qu'à des fonctionnaires, comme un gouverneur militaire ou celui de la Banque de France, d'ailleurs assisté d'un *sous-gouverneur*.

Curieusement, si le mot *gouvernable* existe, il n'est guère employé, beaucoup moins en tout cas que son contraire, pour désigner par exemple un peuple *ingouvernable*, expression très usitée en France, allez savoir pourquoi. On connaît d'ailleurs la formule prêtée au général de Gaulle : « Comment voulez-vous gouverner un pays où existent 258 variétés de fromages ? » Phrase peut-être apocryphe ; d'ailleurs ceux qui la citent varient beaucoup sur le nombre, certains s'arrêtant à 200, d'autres poussant jusqu'à 365. Un fromage par jour de l'année, pourquoi pas ?

**LES ACTIONS DE PRÉVENTION,
D'ACTION SOCIALE
ET D'ACCOMPAGNEMENT
POUR LES ENTREPRISES DU SECTEUR DE
L'AÉRONAUTIQUE ET DE L'AÉROSPATIALE
CIVILE ET MILITAIRE.**



Mutuelle
Solidarité
Aéronautique

www.msae.fr

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

MSAé



ACCOMPAGNEMENT SOCIAL

Chômage, divorce, handicap, dépendance, maladie... Les sources de fragilité sont nombreuses.

Chez Malakoff Humanis, nous proposons un accompagnement social pour vous aider vous et vos salariés à faire face aux moments difficiles. Ils bénéficient des solutions concrètes pour :

- **améliorer le quotidien** d'un proche en situation de Handicap,
- rester aux côtés d'un enfant gravement malade ou aider un parent dépendant grâce à **un coup de pouce financier***,
- **bénéficier des conseils** de nos experts en accompagnement social.

* Nos aides sont attribuées sous conditions d'éligibilité et en complément des dispositifs publics.

Découvrez tout
l'accompagnement
dont vous bénéficiez
en scannant
ce QR code



SANTÉ - PRÉVOYANCE - RETRAITE - ÉPARGNE