

Fédération FO de la métallurgie

le journal



www.fo-metaux.org

Hydrogène : miracle ou mirage ?

Présentée comme la solution pour débarasser le monde de sa dépendance aux énergies fossiles, l'hydrogène, massivement soutenu par les pouvoirs publics, s'impose dans le paysage industriel comme solution d'avenir. Son avènement pourrait pourtant prendre de nombreuses années. Explications.

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 : 10,25 euros

SMIC brut mensuel : 1554,58 euros

Plafond de la sécurité sociale : (sous réserve de pu-
blication du décret)
3 428 euros par mois
(pour l'année 2021 : 41 136 euros)

Coût de la vie :

+0,2 % en novembre (+0,1 % hors tabac);
+0,2 % en glissement sur les 12 derniers
mois (-0,1 % hors tabac).

Chômeurs : 3 673 400

(catégorie A, publiés le 27 octobre 2020)

Indice de référence des loyers :

130,59 (3^{ème} trimestre 2020).

Taux d'intérêt (17 décembre) :

-0,47 % au jour le jour.

3 Editorial

4 Le dossier

Hydrogène :
miracle ou mirage ? 4-9

11 L'actu en bref

Les forces de l'ordre roulent français 11

15 Actualité sociale

BorgWarner :
la fin pour le site de Tulle ? 15

16 Actualité syndicale

Alstom :
un agenda chargé 16

ArcelorMittal :
anticiper demain 17

Amcor :
une nouvelle ère 17

20 Infos

Rétrospective 2020 :
une année hors normes 18-19

Région Parisienne :
agir malgré la crise 20

21 Vos droits

L'inspection du travail : missions et moyens d'action 21

22 Jeux

Des métaux et des mots 22



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



Après une année 2020 si particulière sur le plan sanitaire –que nous ne sommes pas près d'oublier!–, il reste à espérer que l'année 2021 soit une source d'espoir et qu'elle voie l'éradication du coronavirus. En cette période de vœux, il faut tout d'abord souhaiter que nous retrouvions toutes et tous une vie quasi normale.

Comme il est de tradition, la Fédération FO de la Métallurgie présente ses meilleurs vœux à l'ensemble des métallos et à leur famille et, au lieu de la traditionnelle formule « bonne année et bonne santé », nous vous souhaitons avant tout une « bonne santé et bonne santé » à vous et à vos proches ; c'est ce qu'il y a de plus précieux vu le contexte actuel. L'année ne pourra être bonne qu'à cette seule condition : avoir la santé tout en étant proche de celles et ceux que nous aimons et apprécions. Et comme nous le disons assez souvent, si nous avons la santé le reste suit.

Dans tous les cas, nous restons optimistes et sommes persuadés de voir le bout du tunnel. Nous gardons le moral et surtout le cap de la pratique contractuelle et conventionnelle, et ce à tous les niveaux de notre organisation syndicale, en commençant par notre Confédération qui, en plus de réagir au quotidien sur tous les dossiers d'actualité, a signé les deux derniers accords interprofessionnels. Il s'agit de deux sujets qui ont également un lien avec le contexte que nous vivons, à savoir le télétravail et la santé. Ces deux accords sont non seulement à mettre au crédit de FO, mais constituent aussi une double victoire. La première remet au cœur du niveau interprofessionnel la pratique contractuelle et conventionnelle chère à FO, qu'une partie du MEDEF souhaite enterrer. La seconde se situe vis-à-vis du pouvoir politique actuel, qui a tant décrié et ignoré les interlocuteurs sociaux.

L'« accord national interprofessionnel du 26 novembre 2020 pour une mise en œuvre réussie du télétravail » est important. Il complète l'accord de 2005 et encadre mieux cette forme de travail qui a été déployée fortement dès le premier confinement. Si, pour FO Métaux, le télétravail ne doit pas être "la norme" du travail, il convenait néanmoins de l'encadrer tout en protégeant les salariés et en gardant le lien social nécessaire au sein des entreprises. L'« accord national interprofessionnel pour une prévention renforcée et une offre renouvelée en matière de

Pendant la crise, la négociation continue

santé au travail et conditions de travail » était lui aussi important afin d'éviter en priorité une étalement de la santé au travail et de préserver le paritarisme et la branche ATMP.

Pour FO Métaux, nos négociations sur l'Évolution du Dispositif Conventionnel (EDC) de la métallurgie continuent, à un rythme très soutenu. En principe, et si nos négociations vont dans le sens d'un bon compromis sur l'ensemble des 9 thèmes avec l'objectif d'un équilibre global sur l'ensemble des garanties pour les salariés et les entreprises, nous pourrions éventuellement conclure ces négociations d'ici la fin de l'été 2021.

Le 22 décembre, nous avons eu une séance paritaire de négociation et nous avons revu le calendrier pour la mise en œuvre du futur dispositif, qui pourrait être applicable non plus au 1^{er} janvier 2023, mais au 1^{er} janvier 2024. Nous avons profité de cette discussion pour insister sur le fait d'intégrer dans ce calendrier une nouvelle étape pour les territoires afin que les organisations syndicales représentatives et les UIMM puissent échanger sur le socle commun qui déterminera les garanties conventionnelles nationales et territoriales, avec une feuille de route pour définir une méthode et les sujets qui pourraient être négociés dans les territoires. Le but est également qu'elles s'approprient en amont la future classification avec des échanges pour faciliter sa mise en œuvre au sein des entreprises, avec les représentants du personnel.

Pour la Fédération FO de la Métallurgie, l'objectif est de garder un tissu conventionnel important et attractif, à la fois pour les entreprises qui ont besoin de faire face aux difficultés de recrutement dans certains secteurs, mais également pour tous les salariés de la Métallurgie qui font, par leurs compétences et leur savoir-faire, la richesse des entreprises de la Métallurgie.



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-metiaux.fr

Hydrogène : mirage ou miracle ?



L'avenir de l'hydrogène semble pour l'instant cantonné au transport de masse.

Si le secteur de l'énergie était sujet au phénomène de mode, l'hydrogène ferait figure de belle du jour. FO Métaux n'a attendu personne pour s'emparer du sujet, formulant notamment des propositions dans son Livre blanc sur la filière automobile d'octobre 2020, et insistant à l'Elysée le 26 mai dernier lors de la réunion sur les mesures de relance économique pour que l'Etat mise sur l'hydrogène. Alors que le monde, et plus particulièrement l'industrie, travaillent depuis plusieurs années à se débarrasser de sa dépendance aux énergies fossiles dans le cadre de la transition énergétique et de la lutte contre le réchauffement climatique, cette énergie semble même prendre le pas sur le tout-électrique. Alors, solution d'avenir, l'hydrogène ?

A l'heure où les plans de relance et de soutien à l'industrie connaissent une ampleur inédite, les pouvoirs publics ont également mis le paquet sur un autre dossier, qui pourrait bien toucher par ricochet tous les autres : la mise en place d'une véritable filière hydrogène. La France avait déjà mis 100 millions d'euros « sur le tapis » en juin 2018 pour l'hydrogène. Depuis, elle a plus que doublé la mise. Dans le cadre du plan de relance de la filière automobile et de l'accélération de la transition écologique, le gouvernement a alloué 2 milliards au développement de l'hydrogène pour 2022 et compte monter à 7 milliards d'euros d'ici à 2030. Objectif : rattraper le retard sur le pionnier allemand, qui a investi 9 milliards dans son « plan hydrogène ». Côté chinois, l'affaire a pris d'autres dimensions, avec pas moins de 100 milliards alloués à la maîtrise d'une technologie qui semble prometteuse. Car en plus d'incarner l'atout vert des plans de relance, tant en France qu'en Europe, l'hydrogène fait aujourd'hui l'objet d'une compétition mondiale avec en toile de fond une idée : le pays qui prendra la main sur cette énergie sera aussi le maître des transports dans le monde de demain, avec à la clé un avantage conséquent pour son industrie. En France, le gouvernement espère faire voler un avion à l'hydrogène en 2035 (article p. 8), la SNCF mise dessus pour propulser des trains régionaux à partir de 2022, tandis que des taxis, des bus et des prototypes de bateaux apparaissent un peu partout, à grand renfort de subventions publiques.

Un carburant vert

Il est vrai que l'hydrogène a de quoi séduire : après avoir brûlé l' H_2 pour se chauffer, pour alimenter un moteur à combustion, ou l'avoir converti en électricité dans une pile à combustible (PAC) pour alimenter un moteur électrique, il se recombine avec l'oxygène de l'air pour redonner... de l'eau, et ce sans émissions de particules ou de gaz à effet de serre. Autre point fort : ses remarquables propriétés énergétiques. En effet,

chaque kilo d'hydrogène contient 2,2 fois plus d'énergie que le gaz naturel, 2,75 fois plus que l'essence et 3 fois plus que le pétrole. Enfin, la possibilité de le liquéfier offre celle de stocker de l'énergie, en particulier celle des sources d'électricité intermittentes comme l'éolien ou le photovoltaïque.

Haro sur le carbone

À mesure que les énergies renouvelables vont monter en puissance, va en effet se poser le problème du stockage de leurs excédents d'électricité, surabondante lors des jours de grand vent ou de soleil au beau fixe, pour une utilisation lors des longues soirées d'hiver où l'électricité verte vient au contraire à manquer. En produisant de l'hydrogène à partir de ces « surplus », il serait donc possible d'alimenter des installations civiles ou industrielles lors des longs mois d'hiver. Non content de concurrencer la batterie dans le domaine du stockage, l'hydrogène lui ferait de l'ombre dans le domaine de la mobilité électrique : une pile à combustible se recharge plus rapidement qu'une batterie et peut offrir une plus grande autonomie. Il fournirait donc une réponse aux défis du transport (voir article page 6). Cerise sur le gâteau : s'il est produit à partir d'électricité d'origine renouvelable, il devient un carburant neutre en carbone. « Faire de la France de demain le champion de l'hydrogène décarboné », c'est d'ailleurs l'ambition affichée par la ministre de la Transition écologique, Barbara Pompili, et son homologue de l'Économie, des Finances et de la Relance, Bruno Le Maire, qui a qualifié les objectifs du plan hydrogène de « Stratégie nationale pour le développement de l'hydrogène décarboné en France », lors de sa présentation le 8 septembre dernier. Tout semble donc plaider en faveur de cette énergie du futur, qui pourrait être un atout de taille pour réconcilier industrie et climat.

Simple, propre et écologique, mais aussi renouvelable : pourquoi la solution hydrogène n'a-t-elle pas été envisagée plus tôt ? Le procédé de la pile à combustible date quand même de 1838 et la première pile a été construite en 1841... A y regarder de plus près, de nombreux obstacles se dressent sur la route de l'hydrogène. Le premier, et de taille, est la nécessité de le produire en grande quantité, son extraction sur le modèle pétrolier étant impossible pour le moment (l'existence de l'hydrogène naturel et la question de son exploitation font encore débat dans la communauté scientifique). Il faut donc recourir aux deux procédés industriels de production d'hydrogène les plus utilisés aujourd'hui : le vaporeformage et l'électrolyse de l'eau. Le premier permet de produire 95 % de l'hydrogène actuellement consommé chaque année (75 millions de tonnes annuelles, essentiellement utilisées pour le raffinage et la désulfuration du pétrole, ainsi que la production d'engrais). Il fait réagir de l'eau à très haute température avec du gaz naturel pour finir par dégager de l' H_2 , à partir donc de l'énergie fossile qu'il est censé remplacer. Outre son côté très énergivore, le processus dégage 10 kg de CO_2 pour chaque kg d'hydrogène. Bien qu'il soit le procédé actuellement le plus économique, son coût est évalué à 1,5 €/kg (3 fois plus que le gaz naturel), et si cette production pas vraiment verte (voir page 7) est soumise à la taxe carbone comme en Europe, la facture s'alourdit.

Une énergie qui demande... de l'énergie

L'autre option consiste à décomposer l'eau et en extraire le dihydrogène grâce à un courant électrique : c'est l'électrolyse. L'hydrogène ainsi produit est pour le moment quatre fois plus cher que celui issu du vaporeformage, et il ne suffit pas de brancher l'électrolyseur (comportant des métaux rares que la France ne possède pas) à une éolienne pour s'assurer que le bilan carbone soit neutre ! Sans oublier que, de fait, l'électricité utilisée pour produire de l'hydrogène (quel que soit le raccordement) est de l'électricité en moins dans le réseau afin de répondre à la demande des consommateurs, qui doivent par ailleurs ne pas voir leur besoins en eau mis en concurrence avec ceux de la production d'hydrogène. Pour compléter le tableau, il faut ajouter les besoins en énergie induits par l'électrification progressive du parc automobile, à mettre en parallèle avec une autre réalité : la moitié du parc des centrales nucléaires est promis à la fermeture, pour cause d'obsolescence mais aussi des engagements de le ramener à 50 % de la production électrique, sujet sur lequel notre organisation est en désaccord car il en va de l'indépendance énergétique de la France. C'est, en fin de compte, l'ensemble de la stratégie énergétique tricolore qui pose question. Le stockage hydrogène embarqué tout comme le stockage stationnaire saisonnier s'avérant aussi inefficace que coûteux, une note de l'OPECST (Office parlementaire d'évaluation des choix scientifiques et technologiques) en février 2019, prévenait que ce type de stockage ne sera utile que quand la France aura dépassé 90-95 % d'énergies renouvelables (EnR) dans son mix électrique... Cela étant, beaucoup reste à explorer pour la production d'hydrogène. Ainsi, de récentes avancées scientifiques pourraient faire du recyclage un acteur majeur de la production d'énergie, et plus particulièrement d'hydrogène, qu'un procédé simple découvert par des chimistes de l'université d'Oxford va, par exemple, permettre d'extraire des déchets plastiques.

H_2 en stock

Une fois produit, il faut entreposer, transporter et distribuer l'hydrogène ; autant d'opérations rendues compliquées par l'extrême légèreté de ce gaz.



Il faut soit le liquéfier à très basse température (-253 °C), soit le comprimer à très haute pression (700 bars) et ces procédés sont, là aussi, très énergivores : sa liquéfaction, par exemple, consomme 10 à 13 kWh d'électricité par kg. Une fois transféré dans le réservoir d'une voiture puis utilisé pour faire fonctionner une PAC, il faut compter une déperdition de 60 % à 70 % de l'électricité utilisée initialement. Viennent ensuite les dangers liés au fait qu'il s'agit de la plus petite des molécules gazeuses. Les risques de fuites sont donc plus importants qu'avec n'importe quel autre gaz, tant il est difficile de rendre complètement étanches les réservoirs et tuyauteries.



La production d' H_2 reste actuellement très polluante.

ries contenant de l'hydrogène, surtout comprimé à très haute pression : il peut s'échapper par des ouvertures microscopiques. Ainsi, les réservoirs des voitures à hydrogène peuvent se vider en quelques semaines, même quand le véhicule est à l'arrêt. En outre l'hydrogène est dix fois plus inflammable que le gaz naturel et peut, lorsqu'il y a fuite sur un réservoir à très haute pression, s'enflammer spontanément, présentant de surcroît une particularité : une flamme incolore... On comprend mieux pourquoi la pompe inaugurée par Air Liquide à Orly fin 2017 a nécessité un investissement de 2 millions d'euros. Le coût d'un réseau de distribution –sujet sur lequel notre Fédération prenait position dans son Livre blanc sur la filière automobile d'octobre 2020– maillant correctement le territoire, sans lequel il sera difficile de vaincre les hésitations des automobilistes, promet d'être vertigineux, même une fois dépassé le stade des onéreux prototypes. Qui le paiera ? Il y a fort à parier que la puissance publique, et donc le contribuable, sera mise à contribution. Nombre d'acteurs du dossier s'accordent d'ailleurs pour considérer qu'afin de développer cette industrie, il faudra d'im-

portantes commandes publiques, synonymes de débouchés, afin de permettre, en théorie, des économies d'échelle favorisant une baisse des coûts de fabrication, et donc un accroissement de la demande privée. Bercy ne dit d'ailleurs pas autre chose quand son ministre explique, au lancement du plan hydrogène, qu'il faut « favoriser un passage rapide à l'échelle industrielle ». Selon cette vision, l'argent public devrait aussi permettre de monter un réseau de distribution et de déployer des stations de recharge, en plus de celles qui seront nécessaires pour les voitures électriques à batterie. On touche là aux limites du modèle de développement de la « société de l'hydrogène », qui fait reposer son avènement essentiellement sur le soutien de l'Etat tout en promettant sans le dire d'en privatiser les bénéfices. Ou comment faire de l'ancien avec du neuf...

Pas d'avenir sans soutien public

L'hydrogène donc, mirage ou miracle ? Son usage énergétique est actuellement quasi inexistant au niveau mondial. Difficile à manier, conditionner, transporter, stocker... il est donc peu pratique à utiliser et très coûteux à exploiter. Les pouvoirs publics semblent pourtant décidés à changer la donne en mobilisant des sommes conséquentes, sans se poser la question du prix final. En Allemagne, le prix de l'électricité domestique atteint 300 €/MWh malgré les fortes subventions, et dépasse les 300 €/MWh au Da-

nemark. En France, il n'est encore que de 160 €/MWh grâce au nucléaire, mais... en augmentation rapide avec la percée des énergies renouvelables subventionnées. Bruno Le Maire a prévenu les industriels : « L'argent des Français doit être bien utilisé. Nous n'aidons pas pour rien, nous aidons pour qu'il y ait des emplois, des usines, de la relocalisation industrielle. (...) Ce n'est pas un chèque en blanc. » Ce serait plutôt une nécessité pour qu'une civilisation hydrogène ne mette pas plusieurs décennies à sortir de l'ombre. Les consommateurs n'auront pas le choix : il faudra en payer le prix. Au plan industriel, l'hydrogène porte néanmoins la promesse de nombreux emplois : tant dans les équipements de production, stockage et distribution que dans les dispositifs de propulsion par exemple, les volumes de fabrication seront énormes. Pour FO Métaux, la transition vers l'hydrogène devra comporter un impératif : se saisir de l'occasion pour une localisation de cette industrie sur notre territoire.

Une solution qui roule ?

Pour supplanter le thermique et devenir le roi de la route, l'hydrogène, bien que prometteur, devra d'abord relever plusieurs défis technologiques et économiques.

Selon une étude de l'Hydrogen Council publiée en 2017 en marge de la COP23, 10 à 15 millions de voitures et 500 000 camions pourraient rouler à l'hydrogène dans le monde d'ici à 2030. Le Royaume-Uni a d'ailleurs annoncé en novembre l'arrêt de la vente des moteurs thermiques sur son territoire pour 2030, lui préférant l'électrique et... l'hydrogène. La course à la voiture propre s'intensifie et pour les constructeurs, ne pas mettre tous ses œufs dans le panier électrique re-

Alors que l'approvisionnement en électricité pour l'auto demeure un problème, l'hydrogène offrirait de quoi répondre aux besoins d'une vaste flotte de véhicules, comme des taxis ou des bus, qui ont besoin de couvrir de longues distances. Il constituerait également une solution pertinente, par exemple pour réduire l'impact environnemental du « dernier kilomètre » des marchandises, souvent livrées par camion. L'industrie française se positionne déjà sur ce qui est vu comme un marché en devenir.

PSA mise sur l'utilitaire. Après avoir lancé sa nouvelle plateforme eCMP sur ses véhicules particuliers et présenté une gamme complète d'utilitaires électriques à batteries, le groupe prépare son offensive sur le segment de l'hydrogène. PSA prévoit ainsi le lancement d'une flotte de véhicules utilitaires à hydrogène en 2021 pour la clientèle professionnelle. L'équipement des 100 premiers véhicules de cette flotte sera réalisé par Symbio-filiale de Faurecia et Michelin- qui fournira ses systèmes hydrogène standards.

Du côté de Renault, la stratégie est différente : la marque au losange a choisi d'utiliser l'hydrogène comme prolongateur d'autonomie pour ses Kangoo et Master ZE H₂, dont le lancement a été annoncé en octobre 2019. Pour Renault, cette technologie va surtout devenir un atout essentiel



Pour FO Métaux, les initiatives régionales faisant progresser les solutions hydrogènes méritent un plus ample soutien public.

vient donc à ne pas insulter l'avenir.

pour les utilitaires d'un tonnage plus élevé. « Pour des véhicules électriques légers tel que le Kangoo, qui offre une charge utile faible, les batteries sont une bonne solution, soutient Cyrille Lenain, directeur adjoint du programme Kangoo ZE Hydrogen chez Renault, cité par Le Figaro. L'autonomie qu'elles procurent va progresser et leur prix va baisser. Toutefois, le poids de ces batteries ne diminuera pas et, d'ici dix ans, il n'y a pas d'amélioration à attendre. De ce point de vue, l'hydrogène fournit plus d'énergie au kilo que les batteries, il est donc plus approprié aux gros véhicules utilitaires dotés d'une ou deux tonnes de charge utile. » Afin d'acheminer 1,5 tonne sur 300 km, pas d'autre choix que de recourir à une pile à combustible, semble dire Renault. Pour autant, le Kangoo sera facturé 48 300 euros H.T... A ce tarif, pas sûr que les entreprises se ruent sur la nouvelle offre. Il n'empêche, l'automobile y croit. Pour preuve, dans les sports mécaniques, vitrine technologique du secteur, les 24 Heures du Mans ont décidé de promouvoir l'hydrogène en créant, à partir de 2024, une catégorie de véhicules recourant à cette technologie. Il faut cependant mentionner le cas de Toyota, qui était complètement allé sur l'hydrogène, avant de revenir sur l'électrique.



La voiture à hydrogène sera avant tout une voiture électrique, alimentée par la pile à combustible convertissant l'H₂ en courant.

50 nuances d'hydrogène

Complètement vert l'hydrogène ? Le doute est plus que permis, au vu de la classification établie par l'IRENA (l'Agence internationale des énergies renouvelables) et promu par la Commission européenne. Le principe est simple : à chaque forme de production correspond un niveau d'émission de gaz à effet de serre, et donc une couleur. Mauvais élève du classement, l'hydrogène issu de vaporeformage est classé « gris », eu égard à son médiocre bilan carbone. Pour passer un cran au-dessus, il faut « décarboner » l'hydrogène, par exemple en captant le CO₂ émis lors du vaporeformage, et en l'utilisant comme matière première, ou plus fréquemment en recourant aux techniques de stockage géologique. L'hydrogène ainsi décarboné devient alors « bleu ». Vu le coût supplémentaire de l'opération, seuls quelques projets pilotes ont été lancés dans le monde et il n'existe presque pas d'hydrogène bleu sur le marché.

Vient ensuite l'hydrogène auquel font référence pouvoirs publics et médias lorsqu'il est présenté comme une solution d'avenir : le « vert », produit par électrolyse de l'eau. Pour mériter cette couleur synonyme d'espoir, il faut qu'il soit produit avec une électricité exclusivement d'origine renouvelable (issue par exemple des installations solaires, éoliennes ou hydroélectriques). S'il est produit avec une proportion importante d'électricité d'origine nucléaire (comme en France), il sera classé « jaune », puisqu'il dépendra de l'utilisation d'une énergie fossile, s'accompagnant de plus de la production de déchets radioactifs qui restent un casse-tête de très long terme. Peu importe la couleur, la

part de la France dans la production mondiale d'hydrogène n'est que de 1,5%, soit une dizaine de tonnes par an.

Depuis le mois de juin dernier, Bruxelles semble se diriger vers l'abandon de ce code couleur au profit d'une classification plus simple : « propre » ou « bas carbone ».

Ces nouvelles définitions devront être traduites lors de la révision du marché du carbone en juin 2021. Ce sera peut-être l'occasion de combler une faille bien embarrassante dans la réglementation européenne (voir page 9), qui permet aujourd'hui d'estampiller « vert » les productions d'hydrogène les plus polluantes...



L'envers de l'avion vert

Si l'hydrogène devient le carburant des avions du futur, c'est l'ensemble de l'écosystème aérien qui sera à repenser.

Dans l'aéronautique aussi, l'heure est au positionnement sur le créneau de l'hydrogène, tant pour son absence de rejet polluant que pour son efficacité énergétique. Le premier vol piloté d'un avion électrique alimenté à l'hydrogène a eu lieu en 2008. Depuis cette initiative de Boeing, seul le HY4, un quadriplace qui a volé en 2016, s'est fait remarquer. Pourtant, l'idée de faire voler des avions de ligne à l'hydrogène est à l'étude depuis une dizaine d'années chez les constructeurs d'avions. Airbus, Safran, leur co-entreprise ArianeGroup, et l'Onera, réunis en consortium, planchent depuis le début de l'année sur ce projet. Le choix et la maturation des technologies prendront cinq ans, puis deux pour celui des fournisseurs et sites industriels, selon le patron d'Airbus Guillaume Faury. Soit une mise en programme prévue aux environs de 2028 et la mise en service d'un tel appareil en 2035, permettant à l'avionneur de se « positionner comme chef de file dans la décarbonation de l'industrie aéronautique ». Airbus prévoit également de créer une joint-venture avec l'équipementier allemand ErlingKlinger pour développer piles à combustibles pour des applications dans l'aviation. L'avion-

turbines d'un avion pour y brûler en lieu et place du kérosène. Techniquement, l'hydrogène présente les mêmes performances que le kérosène, mais il a aussi le défaut d'occuper un volume quatre fois supérieur. Côté moteur, pas d'obstacle majeur, juste des adaptations, notamment pour la circulation de fluides à des températures différentes. L'expérience du secteur spatial, avec Ariane, pourrait être ici précieuse. Néanmoins, le futur appareil devra être équipés de réservoirs cryogéniques, l'hydrogène liquide devant être réfrigéré à -250°C et sous haute pression. Pour résister à cette pression, il faudra blinder l'intégralité du réseau de distribution, ce qui alourdit encore l'avion, et opter pour des réservoirs cryogéniques cylindriques ou sphériques, impossibles donc à loger partout, notamment dans les ailes. Les réservoirs actuels ne sont pas adaptés pour embarquer de l'hydrogène, leur taille et leur forme sont à revoir tout comme leur nombre et leur position dans l'avion. L'architecture des avions sera à repenser complètement car, plus que les moteurs, les réservoirs d'hydrogène sont le principal verrou technologique sur le chemin de l'avion vert.



L'avion à hydrogène n'aura que peu en commun avec ceux qui traversent aujourd'hui le ciel.

d'un avenir incertain...

L'idée générale sur laquelle travaillent les équipes pour le moment est l'injection d'hydrogène dans les

neur européen a aussi révélé le 21 septembre trois concepts d'avions à propulsion hydrogène. Toutefois, comme pour l'automobile, les défis techniques à relever laissent présager

Vers un nouveau modèle

Autre question en suspens : quels usages pour l'avion à hydrogène ? Parmi les projets présentés par Airbus, l'autonomie ne dépasserait pas 3 500 kilomètres pour ce qui serait l'équivalent d'un A320, capable de transporter de 120 à 200 passagers, et 1 800 km pour un avion régional turbopropulseur (à hélices) pouvant embarquer jusqu'à 100 passagers. Autrement dit, loin des vols transatlantiques. Au sol, il faudra transporter de l'hydrogène refroidi à haute pression jusqu'aux avions, et disposer de stations de recharge. Pour être vraiment vert, pas question d'importer comme aujourd'hui du carburant produit à des milliers de kilomètres jusqu'aux aéroports. Il sera nécessaire de mettre en place une véritable filière à hydrogène décentralisée, et pour cela adapter les aéroports au prix de lourds investissements d'infrastructures. Reste enfin la question du coût. Selon les calculs du projet européen Clean Sky, l'avion à hydrogène sera 25 % plus cher en

2035 par rapport à un avion classique, en prenant en compte les coûts de maintenance et d'amortissement. Si un avion volant à l'hydrogène, transportant environ 250 personnes, paraît envisageable à cette échéance, les avions de ligne conventionnels mettront probablement des décennies à être remplacés. Les premiers avions à hydrogène risquent de ne pas être bon marché et c'est sans doute davantage l'écologie et le confort qui feront ou non son succès, bien plus que le prix des billets. Ce qui pose d'ailleurs



Déjà engagés dans des travaux de verdissement de leurs installations, les aéroports (ici, Toulouse-Blagnac) auront un lourd prix à payer pour l'arrivée de l'hydrogène.

la question du modèle économique souhaité pour ce type d'avion. Avec un pétrole peu onéreux et qui pourrait durablement le rester, l'hydrogène s'annonce comme un combustible assez cher à fabriquer, notamment du fait que toutes les

étapes de sa production devront être décarbonées s'il veut être réellement vert...

En vert, et contre tout

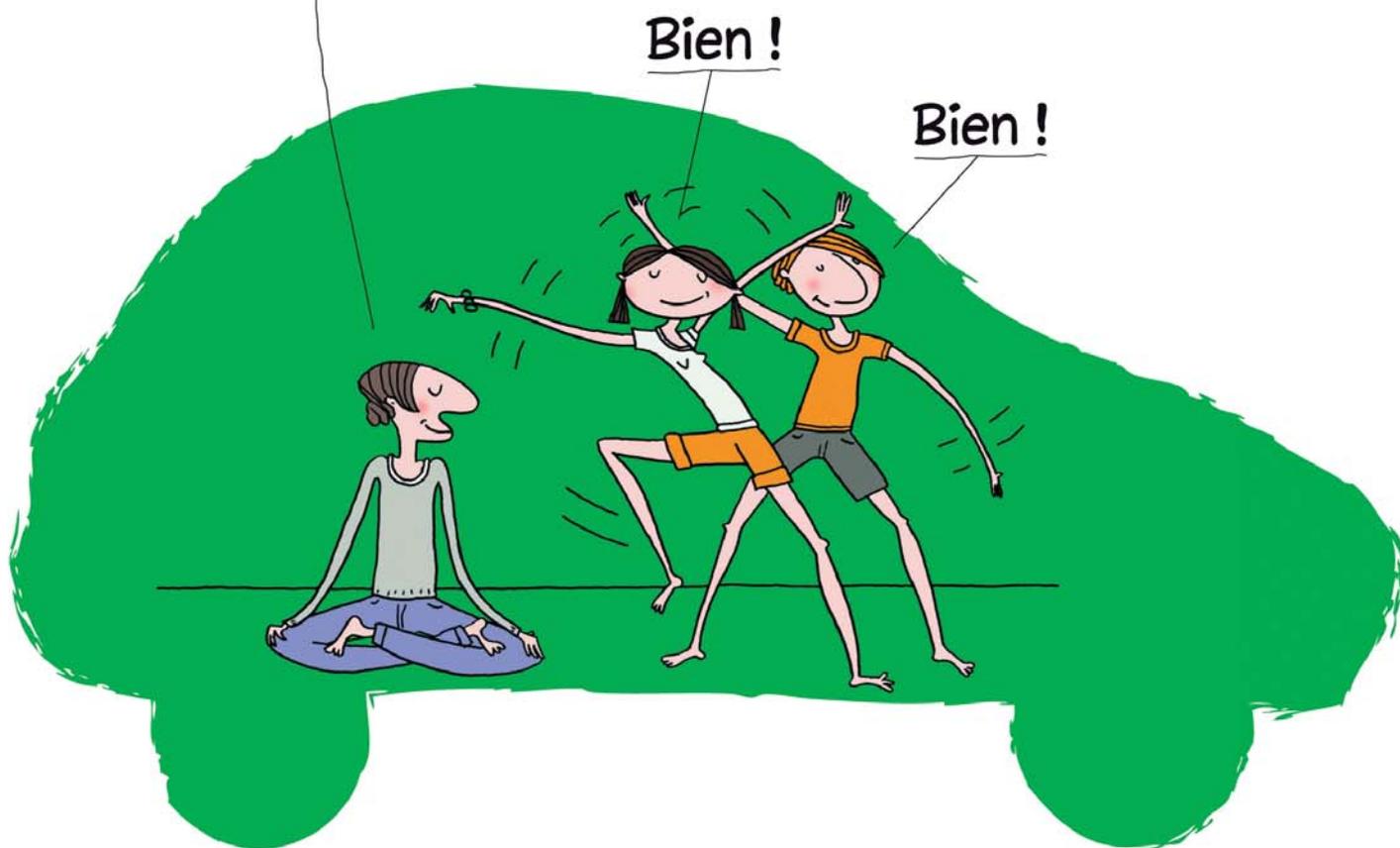
La Commission européenne a présenté le 8 juillet dernier sa feuille de route stratégique pour le déploiement de la molécule di-hydrogène, avec l'objectif affiché de favoriser sa production à partir d'électricité « renouvelable ». Le dispositif comporte pourtant une faille majeure qui permettra en pratique d'étiqueter « renouvelable » de l'hydrogène produit à partir de n'importe quelle électricité. Que garantit un contrat d'électricité « verte » ? Le principe est simple : le client d'un contrat « vert » peut consommer quand il veut, même en l'absence de vent et de soleil. L'électricité consommée est alors principalement nucléaire ou fossile (selon les pays) mais étiquetée « renouvelable » car des capacités renouvelables auront produit au moins autant d'électricité, quelque part en Europe, au moment où elles le peuvent. Le fournisseur d'électricité a dans son portefeuille des certificats assurant la production d'un volume d'électricité renouvelable au moins équivalent à celle vendue via ces contrats. Problème : ces certificats sont valables un an et échangeables sur les marchés. Grâce à cette faille, il suffira à un pays comme la Pologne, qui produit une électricité à bas coût avec un bouquet énergétique reposant à 80 % sur le charbon, d'acheter des certificats de production d'électricité renouvelable pour ensuite produire à un prix imbattable de l'hydrogène estampillé « renouvelable ». C'est donc en achetant des certificats de production d'électricité renouvelable que les énormes électrolyseurs subventionnés par l'Europe fonctionneront dans un premier temps, car les facteurs de charge visés par Bruxelles sont inatteignables s'il faut suivre la production du solaire et de l'éolien.

Ce faisant, de nombreux problèmes pourraient venir entraver la marche de l'hydrogène. En premier lieu, ce mode de fonctionnement ajouterait de lourds besoins à la consommation électrique actuelle, sans pour autant, bien au contraire, déployer les capacités de production électrique nécessaires pour y répondre. Il amènera également dans un premier temps à gonfler artificiellement la compétitivité de l'hydrogène « renouvelable ». Le risque : en fin de transition, une fois les énergies fossiles au rebus, les électrolyseurs seront essentiellement tributaires des variations du vent et du soleil. La diminution du facteur de charge des électrolyseurs entraînera une augmentation du prix de l'hydrogène en même temps qu'une diminution des volumes produits. Pour de nombreux acteurs du dossier hydrogène, il est entendu que seul un renchérissement de l'énergie permettra à l' H_2 d'être compétitif. Le mécanisme dysfonctionnel mis en place par l'Europe semble avoir déjà anticipé l'avenir...

MUTUELLE SANTÉ

91 % des clients satisfaits*

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.

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

* Source : étude CSA 2019 auprès des salariés et retraités.



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

Les forces de l'ordre roulent français

Parmi les nombreuses façons de soutenir l'industrie, il y a la commande publique. En cette fin d'année, c'est celle de la Police nationale et de la Gendarmerie qui retient l'attention, puisque le ministère de l'Intérieur a passé commande de 1 263 exemplaires du 5008, le grand SUV de Peugeot, qui devient la voiture de référence des forces de l'ordre. Ce sont les sites de Rennes et de Sochaux, et donc de nombreux métaux FO, qui fabriqueront ces unités sur-mesure.



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

Les bonnes affaires de Dassault

Après une longue période sans commande, Dassault voit enfin la tendance s'inverser, avec depuis la rentrée de septembre la commande de 18 Rafale de la part de la Grèce, dont 12 avions d'occasion, puis l'achat par l'armée française de 12 Rafale et de 7 Falcon



2000 « Albatros » chargés de la surveillance et de l'intervention maritime, avec une option pour 5 autres en 2025. Ce dernier contrat, d'une valeur de 1,3 milliard d'euros va permettre de renouveler la flotte vieillissante (40 ans d'âge !) de la Marine. Une bonne nouvelle pour les sous-traitants, qui incluent Naval Group (système d'information), Thales (radar de surveillance maritime) et Safran (boule optronique). Et le futur méga-contrat avec l'Indonésie pour 48 Rafale promet une fin d'année en beauté !

Le Ferroviaire a la cote !

L'étude ferroviaire sur la prospective des métiers pilotée par l'Observatoire des métiers de la Métallurgie, et à laquelle a participé notre Fédération, est désormais en ligne et elle donne de bonnes nouvelles ! La crise sanitaire ne semble pas avoir remis en cause les scénarii qui tablaient sur une croissance régulière du secteur et le plan de relance du gouvernement devrait contribuer à soutenir les commandes et l'activité. Il existe donc une « fenêtre de tir » importante pour le ferroviaire, qui devrait ainsi procéder à près de 17 600 recrutements dans la prochaine décennie. FO Métaux reviendra prochainement sur ce dossier.



Les 31 plans de soutien à la relocalisation

Une trentaine de projets d'installation de lignes de production en France ont été choisis pour bénéficier d'un soutien public, a annoncé le 19 novembre le ministère de l'Économie. Il s'agit de la première étape du déploiement d'un dispositif d'aide à la relocalisation de sites industriels. Au total ces 31 projets représentent « 680 millions d'euros d'investissements productifs, dont 140 millions d'euros de soutien de l'État » et la création de 1 800 emplois directs, a détaillé Bercy dans un communiqué. L'objectif de ces aides, incluses dans le plan de relance de l'économie, est d'inciter les entreprises à relocaliser ou à installer des nouvelles unités de production en France. Au total, à ce jour 394 projets, représentant 372 millions d'euros d'aides et 1,5 milliard d'investissements industriels, ont été retenus et financés via l'ensemble des appels à projets lancé dans le cadre du plan de relance.



LE DIALOGUE SOCIAL...



... C'EST L'OUTIL CENTRAL POUR GERER LA

CRISE ECONOMIQUE ET SANITAIRE !

BONNE ANNEE 2021



[FO Métall souhaite aux métallos et à leur famille une bonne année 2021!]

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



Voir sa vie basculer
Être mieux accompagné(e)
Aller de l'avant

Vivre
après

Avec **Vivre après**, nous mettons à la disposition de ceux pour qui rien ne sera jamais comme avant, un coordinateur pour les écouter, les informer et les orienter et des services personnalisés en fonction de leurs besoins.

Ce dispositif permet d'améliorer encore les garanties **OCIRP** qui assurent, en cas de décès, le versement d'une rente et un accompagnement social personnalisé mis en place durablement.

OCIRP
protéger. agir. soutenir

En partenariat avec

**GRUPE
IMA**

vivreapres.fr

Le site accessible à tous pour s'informer sur le deuil, les maladies graves, les séparations ou les périodes de rupture professionnelle.

Borg Warner : la fin pour Tulle ?



Cette fois, il semble bien que ce soit la fin pour le site Borg Warner de Tulle, en Corrèze, dont les 368 salariés se battent depuis le 25 juin contre l'annonce de fermeture et la délocalisation de leur activité de modules de commande pour boîtes de vitesse. Le 5 décembre, coup de théâtre mais surtout coup de massue pour les salariés : Le groupe Punch Motive, qui avait fait en novembre une offre de reprise très ambitieuse, renonce finalement à reprendre le site corrézien. 250 à 300 salariés devaient être conservés. « Le 16 novembre, le Directeur Europe de Punch était descendu sur le site pour nous dire qu'ils étaient très intéressés et que 90 % du business était fait, avec toutefois une réserve sur la décision du client de Punch », explique le délégué syndical FO Pascal Cheze.

Il faut dire que les métallos avaient mis la pression depuis la rentrée. Après les congés d'été, les salariés avaient répondu présent à l'appel à la grève contre la fermeture du site de la ZAC de la Montane, prévu pour février 2022. Il s'agissait d'obtenir l'annulation du PSE dont les négociations devaient débiter le 8 septembre. La revendication s'appuyait sur le rapport d'expertise économique demandé par le CSE et montrant que malgré le déficit, il n'y avait pas urgence à fermer car la trésorerie de l'entreprise serait suffisamment saine pour prolonger l'activité ou trouver un repreneur. Trois repreneurs étaient alors sur les rangs et FO dénonçait une délocalisation stratégique vers la Hongrie, sans réel fondement économique.

Le 30 septembre, après que la direction avait refusé de dévoiler le nom des repreneurs, réduits à deux, Les salariés se sont mobilisés pour un blocage reconductible du site, pointant aussi la responsabilité d'un personnel politique qui s'offusque de la décision tout en ayant mis en place les lois permettant ce genre de manœuvre. La discussion du PSE, qui n'avait d'ailleurs pas été abandonnée, a depuis repris et va s'étendre jusqu'au 22 janvier. En grève dès le 7 décembre, les salariés ont finalement mis fin à leur mobilisation le 10 après l'obtention d'un accord sur les clauses de Plan de Sauvegarde de l'Emploi à hauteur de 60 millions d'euros.

Notre organisation condamne ce gâchis prévue de longue date. En effet, depuis 2017, la direction a réduit les effectifs de 500 à un peu moins de 400 par le non-remplacement des départs en retraite. FO avait également dénoncé les dangers de la stratégie de monoproduction sur le site et s'était alarmé de voir Borg

Après plusieurs mois de combat pour la survie de leur entreprise, c'est la douche froide pour les métallos FO de Borg Warner, équipementier automobile de Corrèze. En lutte contre la fermeture de leur site depuis le début de l'été, ils ont appris l'échec du projet de reprise par Punch Motive. Le PSE apparaît à présent inévitable.



Les salariés de Borg Warner, mobilisés depuis juin dernier, avec le soutien constant de notre Fédération à chaque étape de leur combat.

Warner manquant sciemment le virage des nouvelles énergies en s'acharnant à fabriquer des produits d'anciennes générations, qui ne sont ni électriques ni hybrides.

Alstom : un agenda chargé

Les métallos FO du groupe ferroviaire Alstom se sont retrouvés les 13 et 14 octobre à La Rochelle en coordination. Réunis autour de leur délégué syndical central Vincent Jozwiak, en présence du secrétaire fédéral Eric Keller et du secrétaire général de l'UD de Charente-Maritime René Ferchaud, ils ont fait le point sur la situation des implantations FO et du groupe avant de visiter le site d'Aytré.

Le tour d'horizon des sites Alstom fait apparaître une grande disparité dans le volume d'activité, comme l'a montré la coordination de la mi-octobre à La Rochelle. Ainsi, Petit-Quevilly fait état d'une charge qui a doublé, de même que les effectifs. Néanmoins, malgré un peu de marge sur les projets et des budgets débloqués sur des équipements, le futur semble flou. Valenciennes fait face à de la surcharge, malgré un accroissement des effectifs, en partie concentré sur les cadres. Sur Orans, si la charge des ateliers est plutôt bonne, celle des bureaux d'études est à la baisse. Aytré, qui produit tramways et TGV, recourt de plus en plus aux CDI intérimaires. Si la chaudronnerie s'apprête à traverser un creux de charge, le site va manquer de soudeurs et la montée en cadence du Citadis, qui se fait à effectif constant, pourrait être tendue, sans compter la pression liée au TGV 2020. Belfort s'inquiète d'un manque de charge que la montée de la sous-traitance n'est pas prête de compenser, et redoute de se retrouver totalement dépourvu une fois dépouillée de l'activité TGV. Du côté de Villeurbanne, les métallos se félicitent des nouvelles embauches mais aussi d'une charge en augmentation de la part de la SNCF. Enfin, à Saint-Ouen, malgré des délocalisations en hausse, aucun problème de charge n'est à déplorer. Dans cet établissement à forte population cadres, FO est notamment mobilisé contre le flex-office. Plus largement, des difficultés de communication avec les RH sont à noter sur plusieurs sites, signe d'un dialogue social difficile. De même, certaines implantations signalent des problèmes au niveau de la supply chain, ce qui engendre des retards mais surtout du stress et de la pression pour les salariés.

Un forte représentativité

La cession annoncée du site de Reichshoffen, imposée par la Commission européenne dans le cadre du rachat de Bombardier, suscite de nombreuses inquiétudes. En pleine négociation sur le Livre II –qui consiste à délimiter ce qui est mis en vente et qui est censé être en autonomie fonctionnelle–, l'équipe FO examine aussi avec attention les



acquéreurs potentiels et s'efforcent de déterminer les avantages et inconvénients de chaque dossier, tant pour les salariés que pour l'avenir industriel du site –un véritable casse-tête. Sur ce dossier, Vincent Jozwiak n'a pas caché que l'opération avait toutes les chances d'aboutir. « C'est une grosse équipe syndicale qui va probablement nous quitter, a déploré le DSC, tandis que nous accueillerons la petite section FO de Bombardier Crespin », prévenant également qu'il y aurait beaucoup à gérer et à négocier, mais il faudra aussi redoubler d'efforts pour combler la baisse de représentativité qui découlera de cet épisode. Heureusement FO peut se targuer d'une forte représentativité sur la plupart de ses implantations et peut compter sur des équipes déterminées à agir pour le développement syndical, bien que les conditions soient tout sauf propices à la syndicalisation. « Formés et déterminés, ils sauront relever le défi et permettre à notre organisation de rester incontournable dans le nouvel ensemble », a confié Eric Keller.

Enfin, la coordination a permis de revenir sur les nombreux accords et avenants négociés et signés par notre organisation, dont la liste est de plus impressionnante : prévoyance, frais de santé, participation, égalité professionnelle, équilibre travail / vie privée, ou encore les modalités de gestion de l'activité partielle dans le cadre de la Covi-19, pour pas moins de 16 accords et avenants au total !

René Ferchaud a ensuite pris la parole pour évoquer la situation économique de son département, où l'industrie n'est pas épargnée, avec des PSE chez Simair, Stelia, Metal-Chrome et Nautitech. Enfin, Eric Keller est intervenu pour un point général sur la situation économique et industriel, et plus particulièrement l'actuelle négociation sur la refonte du dispositif conventionnel de la métallurgie, dont il a détaillé la philosophie et les objectifs. Il a également suggéré que, à l'instar de ce qui a été fait pour l'automobile et a été présenté au congrès, la filière ferroviaire s'attelle à la préparation d'un livre blanc, qui pourrait notamment aborder la problématique de la relocalisation de l'industrie.

ArcelorMitttal : anticiper demain



Si notre organisation n'avait pas signé, en 2017, l'accord Cap 2020, qui organise chez ArcelorMitttal la vaste question du temps de travail, les équipes syndicales n'en sont pas moins à pied d'œuvre pour négocier le dispositif censé prendre le relais après son arrivée à échéance en 2021. C'était d'ailleurs le principal objet de la coordination qui s'est tenue dans les locaux de notre Fédération le 28 octobre. Seulement voilà, renégocier un tel accord demande du temps et de la minutie, ce que ne permet pas un emploi du temps fortement chamboulé par la pandémie. Les métallos ont dans leur ADN la volonté ferme de défendre l'intérêt des salariés et la négociation pour y parvenir. Les conditions d'une véritable négociation n'étant pas réunies, les métallos se sont donc résolus à laisser les signataires de l'époque prolonger Cap 2020 d'un an et de mettre ce délai à profit pour reprendre l'ensemble du texte, mais aussi leurs revendications, pour arriver aux futures négociations avec des positions encore plus

solidement étayées et une meilleure prise en compte des difficultés économiques engendrées par la pandémie.

Des sujets comme le télétravail, qui n'avait pas été pris en compte dans l'accord de 2017, au grand dam de notre organisation, pourraient notamment s'inviter dans les négociations, « à moins qu'il ne fasse l'objet d'un accord à part, confie le RSN (coordinateur national) du groupe ArcelorMitttal Sylvain Ibanez, car la crise a donné une nouvelle pertinence à ce mode de travail et aux revendications que nous portons dans ce domaine. » Pour l'heure, FO attend surtout de la part d'ArcelorMitttal un calendrier de négociation concret et réaliste, tout en poursuivant ses travaux préparatoires. « Un accord aussi important ne peut pas être négocié à la va-vite en quelques conférences téléphoniques, prévient Paul Ribeiro. Il faut des discussions sérieuses, et donc bien organisées, car il n'est pas question de brader les intérêts des salariés et le devenir de l'entreprise. »

Les métallos FO d'ArcelorMitttal se sont retrouvés en coordination le 28 octobre en équipe réduite, Covid-19 oblige, autour du secrétaire fédéral Paul Ribeiro. Les échanges ont essentiellement porté sur l'accord Cap 2020, qui arrive bientôt à échéance, et sur les sujets qu'il aurait fallu inclure dans les négociations.

Amcor : une nouvelle ère

Les métallos FO d'Amcor se sont retrouvés en coordination à la Fédération le 21 octobre. Autour de leur coordinateur Eric Borzic, en présence de la secrétaire fédérale Géraldine Nivon, ils se sont concentrés sur la mise en place d'un nouveau fonctionnement pour la coordination.

Si la crise n'affecte pas pour le moment tous les sites Amcor au plan économique, la nécessité de muscler le développement syndical n'en reste pas moins forte, et pour y consacrer efficacement toutes les énergies, il faut s'organiser. C'est ce qu'on fait les métallos FO du groupe en se réunissant le 21 octobre dernier pour se pencher sur le fonctionnement de leur coordination. « La volonté et l'énergie de faire grandir FO sont là, se réjouit Géraldine Nivon. Pour en tirer le meilleur parti, nous avons donc décidé de mettre en place un plan d'action qui va permettre de renforcer la structuration de la coordination et lui insuffler une nouvelle dynamique. »

En premier lieu, une cartographie de la présence FO par entité juridique, par site et par collègue est d'ores et déjà en cours de réalisation. Elle facilitera le ciblage des efforts pour renforcer les implantations ou en créer de nouvelles. Ensuite, l'ensemble des membres de la coordination vont se voir attribuer des responsabilités et des missions, et ce dans l'optique de détecter des talents mais aussi de favoriser la montée en compétences en même temps que leur transmission. Un travail de fond sera notamment effectué sur la communication, afin de mieux prendre en compte les nombreuses idées des équipes puis d'unifier les pratiques et les revendications tout en préservant les spécificités de chacun.

« A chaque coordination, un groupe de travail sera en charge de la rédaction d'un tract,



tandis que d'autres participants se chargeront d'un document sur les NAO, ajoute Géraldine Nivon. Nous adopterons des outils modernes, comme les documents partagés, pour plus d'efficacité. » Les prochaines coordinations devraient être décentralisées afin de se tenir au plus près des équipes, de prendre le pouls des différents sites et de s'adresser encore plus directement aux salariés que les métallos entendent représenter. »

Rétrospective 2020 :

L'année 2020 restera sans doute dans l'histoire comme une année noire, avec l'irruption de la pire pandémie de la période moderne : celle de la Covid-19. Habités au combat, les métallos FO se sont montrés exemplaires dans la défense de l'industrie et des salariés face aux conséquences, bien visibles, de la lutte contre cet ennemi invisible. C'est grâce à eux que les entreprises ont rapidement pu redémarrer, alors que la France se confinait et qu'ils négociaient l'instauration des mesures sanitaires indispensables à la bonne marche des sites. Notre Fédération a également su jouer un rôle essentiel en portant les préoccupations des salariés aux plus hauts niveaux et en négociant la mise en place de dispositifs qui ont permis de préserver les emplois et les compétences. Sans l'action déterminée de FO et de l'ensemble de ses structures, les conséquences de cette crise auraient sans doute été bien pires.

Fort heureusement, notre Fédération a aussi su organiser dans cette période chaotique, le temps d'une semaine, un espace de fraternité, d'échange et de réflexion pour demain, avec son XXIII^{ème} congrès fédéral à Nice, les 7, 8 et 9 octobre. La tenue de ce rendez-vous syndical majeur dans la vie de notre organisation s'est appuyée sur l'observation de règles de sécurité sanitaire drastiques et le succès de l'événement doit autant aux formidables capacités de réaction des équipes locales qu'au sens de l'anticipation de notre Fédération.

L'année 2020 aura également été celle d'une continuité pour notre organisation. Qu'il s'agisse de négocier dans les entreprises ou au niveau de la branche, que ce soit sur des sujets ponctuels comme le télétravail ou des dossiers sur le temps long comme la refonte du dispositif conventionnel de la métallurgie, FO Métaux aura incarné une persistance : celle du dialogue social et de l'efficacité réformiste.

Janvier

- Forte mobilisation des métallos tout au long du mois de janvier contre le projet de réforme des retraites



et aussi :

- Chez HME Brass, la relève syndicale se prépare et mise sur le développement syndical
- Création d'une nouvelle USM en Dordogne

Février

- Grève victorieuse chez Yanmar sur les salaires



et aussi :

- Transition réussie aux Métaux de Saint-Nazaire

Mars

- Premier confinement : FO Métaux négocie sans relâche pour la santé et la sécurité des salariés dans un premier temps, avant de s'attacher à la défense de leurs emplois.

Et aussi :

- Vallourec sous perfusion : une AG sous tension

Avril

- Les métallos FO de PSA commencent à fabriquer des respirateurs pour les hôpitaux dans le cadre de la crise sanitaire



Mai

- La détermination de FO Métaux aboutit à la signature d'un texte paritaire avec des propositions pour la reprise de l'activité et éviter les licenciements
- Combat des métallos FO chez Renault Sandouville pour la réouverture de l'usine
- Inquiétudes chez ArcelorMittal Fos-sur-Mer sur l'avenir du site

Juin

- Mouvement social chez Renault Choisy-le-Roi



et aussi :

- Le groupe CNIM va-t-il rester à flots ?
- Inteva en redressement judiciaire
- La crise a bon dos pour Renault Trucks
- Airbus se bat contre les licenciements

une année hors normes

Eté

- L'ARME, dispositif inspiré par FO Métaux, entre en vigueur. Il va permettre de préserver les salaires et les emplois.
- Aubert et Duval Les Ancizes se penche sur son avenir

Septembre

- Assemblée générale Airbus à Albert, dans la Somme, qui rassemble 150 métallos



Et aussi :

- Ford Getrag en danger
- Amcor Selestat solide dans la tempête

Octobre



- **Le XXIII^{ème} congrès fédéral se tient à Nice dans des conditions sanitaires draconiennes.**

Et aussi :

- Sortie du Livre Blanc FO Métaux de la filière automobile
- Parution du Guide FO Handicap et emploi

Novembre

- **Les métallos FO d'Athos aéro repoussent un Accord de Performance Collective**



Et aussi :

- PSE annulé chez Manitou après l'intervention de FO



- FO évite les licenciements chez Renault
- Daher évite le pire grâce à FO
- Chez Mécachrome, FO réduit l'ampleur du PSE

Décembre



- **Les métallos FO de BorgWarner se battent contre la fermeture de leur site**
- Bosch Rodez se bat pour sa survie

Région Parisienne : agir malgré la crise

Le syndicat des métallurgistes FO de la Région Parisienne a tenu son assemblée générale le 15 octobre dans les locaux de notre Fédération. Réunis autour de leur secrétaire Cédric Zielinski, en présence du secrétaire général de la Fédération FO de la métallurgie Frédéric Homez et du trésorier fédéral Jean-Yves Sabot, les participants ont eu de riches échanges sur une situation qui met salariés et entreprises sous tension.

Comme beaucoup d'assemblées générales en cette période de restrictions sanitaires, celle du syndicat des métallurgistes FO de la Région Parisienne, le 15 octobre, s'est tenue avec un effectif réduit : alors que l'événement rassemble habituellement une centaine de participants, ils n'ont pu être qu'une quarantaine pour cette édition 2020. Les conséquences économiques et sociales de la crise sanitaire étaient bien évidemment au centre des discussions. Le secrétaire du syndicat, Cédric Zielinski, a fait un point général sur la situation. « La Région Parisienne est frappée de plein fouet et un impact majeur est ressenti au niveau de l'emploi, a-t-il constaté. Dans les grands groupes, qui bénéficient davantage d'aides publiques, nous négocions plus et mieux, ce qui se traduit par une situation moins dégradée pour les salariés, tandis



venir des entreprises et de leurs salariés, ainsi que sur les capacités de notre organisation à les accompagner, Cédric Zielinski a martelé la nécessité de poursuivre les efforts de développement syndical. Il n'a pas caché que le confinement du printemps n'a pas laissé beaucoup de latitude pour former les nouveaux élus ayant mis en place le CSE fin 2019 et qu'il faudrait remédier à ce problème au plus vite. Il a d'ailleurs plaidé pour que ce besoin de formation passe aussi par la mise en place d'une offre en distanciel. Remerciant la Fédération pour les nombreux outils mis à disposition des métallos FO, comme le nouveau site Internet, il a aussi souligné l'aide apporté par le service juridique. Enfin, il a rappelé la nécessité de s'investir dans les élections TPE à venir en 2021, qui seront aussi une occasion de faire progresser la représentativité de notre organisation.

Après un point sur la trésorerie du syndicat et sa bonne tenue par le trésorier Olivier Dajas, le trésorier fédéral Jean-Yves Sabot est venu appuyer les propos de Cédric Zielinski en rappelant non seulement le parcours de formation fédérale mais aussi l'offre très complète proposée par l'APSAC. Frédéric Homez a conclu les travaux par une intervention sur l'actualité nationale, notamment les nombreuses négociations en cours, et plus particulièrement

celles sur la refonte du dispositif conventionnel de la métallurgie. Là aussi, les participants ont pu y voir un écho au discours de Cédric Zielinski, qui a rappelé la poursuite des négociations avec le GIM, entre autres pour faire évoluer la prime d'ancienneté.

que PME et TPE connaissent une situation beaucoup plus tendue, dont les salariés sont les premières victimes.»
Faisant écho aux inquiétudes des participants sur le de-



L'inspection du travail missions et moyens d'action

Ce représentant de l'organe administratif qu'est la Direction régionale des entreprises, de la concurrence, de la consommation, du travail et de l'emploi (DIRECCTE) revêt de nombreuses casquettes. Ses missions sont centrées notamment sur le respect des dispositions légales au sein des entreprises tout en facilitant le dialogue social de celles-ci.

Quelle inspection du travail contacter afin d'être conseillé ?

L'inspection du travail fournit des informations et des conseils aux employeurs comme aux salariés sur les dispositions légales applicables à leur situation.

Tout salarié peut donc contacter le service de renseignements de la DIRECCTE dont il relève, ainsi que l'agent de contrôle de l'inspection du travail compétent pour son entreprise. Les coordonnées des DIRECCTE sont disponibles dans l'annuaire de service public de l'emploi. Une carte des DIRECCTE de l'île de France existe et considère la taille de l'entreprise ainsi que le secteur pour déterminer l'inspection compétente.

L'entreprise doit obligatoirement afficher les coordonnées de l'inspection du travail à jour.

Comment peut-il faciliter le dialogue entre les salariés et l'entreprise ?

Il est un interlocuteur naturel des partenaires sociaux qui font souvent appel à lui en cas de litige, notamment en cas de difficultés de fonctionnement du CSE par ex ou à l'occasion d'un conflit collectif du travail.

L'inspecteur peut agir également face à un blocage des négociations entre employeur et salariés (ex : négociation PAP).

En facilitant l'accès au droit des employeurs et des salariés, l'inspection du travail contribue à un meilleur respect de la législation du travail et participe donc à la pérennité d'une entreprise respectueuse du droit positif.

Dans quels cas saisir l'inspection du travail ?

Les agents de l'inspection du travail n'interviennent pas dans les litiges individuels rela-

tifs au contrat de travail ; ces conflits relèvent de la compétence du conseil des prud'hommes. Ils interviennent dans ce cadre uniquement suite à une saisine de l'employeur concernant un licenciement d'un salarié protégé ou lorsque des faits de même nature concernent un collectif.

Quoiqu'il en soit, l'inspection du travail n'est jamais juge du fond de l'affaire et ne statue pas par intime conviction mais est un garant du bon respect du droit, aussi bien dans la procédure que dans la caractérisation de la cause réelle et sérieuse.

Il est obligatoire (pour l'employeur) de contacter l'inspection du travail dans les cas suivants :

- Élaboration du règlement intérieur de l'entreprise
 - Dérogation à la durée maximale de travail
 - Mise en place d'un dispositif d'horaires individualisés
 - Travail dissimulé
 - Autorisation d'une rupture conventionnelle ou d'un licenciement d'un salarié protégé
- Le salarié ou l'employeur peut également contacter l'inspection du travail dans les situations suivantes :
- Conflit entre l'employeur et le salarié
 - Non-respect de la réglementation en matière de conditions et de durée de travail, de santé et de sécurité du personnel
 - Harcèlement au sein de l'entreprise

Pour autant, en cas de carence de l'employeur, le salarié, tout comme le représentant du personnel peut saisir l'inspection du travail.

En tout état de cause, ils ne peuvent pas subir de sanctions pour avoir contacté l'inspection du travail.

Quels sont les droits et les devoirs de l'inspection du travail ?

L'inspection du travail est composée d'agents

de contrôle (inspecteurs ou contrôleurs du travail) qui se déplacent dans les entreprises ou sur les chantiers pour exercer leur mission de contrôle. Ces interventions sur les lieux du travail se réalisent le plus

souvent dans le cadre de plan d'action définis au plan national ou territorial.

Ils ne sont pas tenus de prévenir à l'avance de leur arrivée, notamment pour pouvoir effectuer des constats sur des situations réelles de travail.

De par sa fonction, il a le droit d'entrée, de jour comme de nuit, dans tout établissement et lieu de travail.

L'agent de contrôle doit avoir accès aux documents nécessaires à son contrôle et prévus par la loi. Il peut se faire présenter les pièces d'identité des personnes présentes au moment de son contrôle.

L'agent de contrôle est seul juge des suites à donner à ses constats. Il s'agit dans la grande majorité des cas des rappels à la loi sous la forme de lettres d'observations ou de mises en demeure de faire. En cas d'infraction grave ou répétée (par exemple - celle étant à l'origine d'un accident du travail), un procès-verbal peut être établi et transmis au Procureur de la République qui décide des suites à lui donner.

Pour certains manquements (salaires, durée du travail, installations sanitaires, défaut de déclaration de détachement des travailleurs), il peut faire le choix de demander au Directeur régional des entreprises, de la concurrence, de la consommation, du travail et de l'emploi de prononcer une amende administrative.

Dans les situations prévues par la loi, les agents de contrôle peuvent prendre l'initiative d'arrêter une activité pour retirer un salarié d'une situation l'exposant à un risque grave et imminent (DGI), afin que l'employeur prenne les dispositions nécessaires pour être conforme à la réglementation en vigueur.

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.

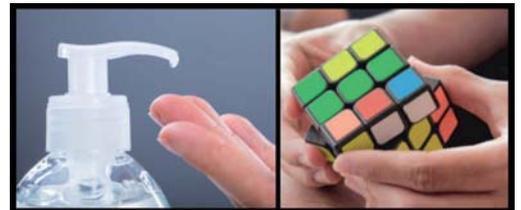
Solution du n° 602

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

Sudoku

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

Le mot du mois : Solution



L'année 2021 apportera-t-elle la solution à ce qui a transformé la précédente en une année de m...isère ? Ce serait un juste retour des choses puisque depuis des mois la seule solution qu'évoquent les médias est de nature hydroalcoolique, accompagnée d'une injonction à se désinfecter les mains. Tiens ! Mais quel peut bien être le point commun entre ces deux sens ?

À l'origine de l'un et l'autre, on trouve le latin *solutio*, dérivé de *solvere*, « délier », « détacher », voire « dissoudre », que la langue française a adopté au début du XIII^{ème} siècle sous la forme *solucium*. Et là, tout s'éclaire : d'une part, pour trouver la solution d'un problème d'abord difficile, on doit détacher d'un ensemble complexe des éléments distincts et analysables ; d'autre part, pour obtenir un mélange homogène il faut en dissoudre les différents composants (par exemple touiller le café sucré ou, comme disent les étiquettes, « agiter avant l'emploi »). La solution, comme d'ailleurs la dissolution, consiste donc en une rupture ; c'est pourquoi l'on commet un contresens en parlant d'une « solution de continuité » comme d'une transition harmonieuse : en fait, c'est tout le contraire. Existe-t-il des problèmes et des situations sans issue ? On veut croire qu'il y a toujours moyen d'en sortir, mais la solution choisie peut se révéler plus ou moins bonne. En principe, on peut opter pour la meilleure ou, à défaut, la moins mauvaise, mais on se laisse trop souvent aller à des *solutions de facilité*. Notons qu'un jeune, accro aux jeux en ligne, se vantera auprès de ses potes : « J'ai trouvé la *soluce* ! » Il faut bien évoquer aussi la *solution finale*, de sinistre mémoire.

À partir de ce mot, fallait-il inventer de surcroît le verbe « solutionner », entré dans le dictionnaire en 1795 ? À quoi bon, puisque « résoudre » possédait déjà le même sens ? Il n'est donc pas plus utile que « émouvoier » pour « émouvoir » ou « nommer » (aux oscars), qui pourtant s'y trouvent aussi.

Mots croisés n° 603

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

Solution du n° 602

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

Horizontalement

A. Vedette très actuelle souvent objet de rappels. B. Fait du plat. C. Pluie anglaise. Ne bat pas seul, ni dans cet ordre. D. Jouerait au milieu des cours. E. Adresse de terminal. Auteur de romans noirs. F. Son travail est fatigant, mais il récupère. G. Coule au Kazakhstan. Terme de choix. Se parcourt en Chine. H. Il distingue ses fils. I. Une qui aime faire des tours.

Verticalement

1. Rythmer avec les pieds. 2. Où personne n'accompagne le chanteur. 3. Bien entendu. Tout s'y oppose. 4. Moins grave s'il fait signe. S'entend bien avec son lecteur. 5. Cœur de cible. Tire sans mobile. 6. Pièce jaune. Qui l'ignore peut être prévenu. Toujours empruntée, parfois bouchée. 7. Tenue pour officier. Donc difficile à joindre. 8. À moitié parisien. Honorée le jour le plus court. 9. Odyssée la suivra. Dans la sciure. 10. À l'ouest de Toulon. 11. Bonne pêche.

Avez-vous déjà réalisé votre désignation de bénéficiaires ?

Pour accéder à ce service,
complétez le formulaire en ligne.



www.ag2rlamondiale.fr/sante-prevoyance/tous-nos-services/service-en-ligne-designation-des-beneficiaires



AG2R LA MONDIALE
Prendre la main
sur demain



Dans les moments sensibles, vous pouvez compter sur nous !

Parce que personne n'est à l'abri des moments difficiles de la vie, **votre complémentaire santé et/ou prévoyance vous protège lorsque vous et votre famille en avez le plus besoin** (aide à la famille, aux aidants familiaux, en cas de fragilités budgétaires, de handicap ou de cancer).

Pour en savoir plus sur votre **accompagnement social**, consultez notre site internet **malakoffhumanis.com**

 **malakoff
humanis**

SANTÉ - PRÉVOYANCE - RETRAITE - ÉPARGNE