

Pour une relance de l'industrie automobile européenne et ses travailleurs

Bruxelles, le 10 juillet 2020

Le secteur automobile est confronté à une crise sans précédent

Le secteur automobile a été durement impacté par la crise de la COVID-19 et les mesures adoptées par le gouvernement pour endiguer la pandémie. Durant des semaines, la production s'est retrouvée à l'arrêt dans de nombreuses usines pour des raisons de santé publique ou à cause d'interruptions dans la chaîne d'approvisionnement. Quant à la demande, la fermeture des concessionnaires dans de nombreux États membres a entraîné un taux de ventes presque nul en mars et en avril. Depuis début mai, la production a lentement redémarré, mais les mesures de santé publique et la faible demande ralentissent la reprise. Cette situation a eu de graves répercussions sur l'emploi puisque, selon les statistiques disponibles, 1,1 million de travailleurs ont été impactés en Europe, et ce uniquement dans le secteur de la construction automobile.

Cependant, l'impact sur l'emploi va bien au-delà de la situation à court terme puisque la COVID-19 a accentué les difficultés existantes et a accéléré des prises de décisions déjà en cours. Depuis avril 2020, de nombreux équipementiers ont annoncé des plans de restructuration d'envergure (par exemple, Renault, BMW, Volvo, Scania) ou la fermeture de sites (Nissan à Barcelone). D'autres maillons de la chaîne de valeur sont également impactés puisque des mesures similaires ont été annoncées par de nombreux fournisseurs (par exemple, ZF). Aucune donnée officielle n'a été publiée à ce jour, mais de nombreux emplois sont actuellement supprimés dans les chaînes de valeur de l'industrie automobile et de nombreux pays européens sont impactés par cette situation. La crise semble être généralisée, car elle touche de nombreuses entreprises dans différentes parties des chaînes de valeur à travers l'Europe (voir le tableau récapitulatif en annexe).

Le secteur a besoin d'un soutien rapide et solide pour se redresser

Compte tenu du nombre de salariés dans l'industrie automobile (2,6 millions) et dans les chaînes de valeur connexes en Europe (près de 14 millions), le secteur reste l'un des plus importants pourvoyeurs d'emplois dans l'économie européenne. D'autant plus que le secteur représente un marché important pour l'industrie des matériaux de base (acier, caoutchouc, verre, produits chimiques) et qu'il joue un rôle de premier plan dans la recherche et l'innovation ainsi que dans les exportations. En d'autres termes, étant donné son importance sociale et économique en Europe, le secteur doit être considéré comme stratégique et doit être au centre des décisions politiques dans le contexte de crise actuel.

IndustriAll Europe salue le fait que le secteur ait été identifié comme une priorité dans la stratégie de relance de l'UE : « Afin de contribuer à la création d'un plus grand nombre d'emplois, l'accent sera également mis sur l'accélération de la production et du déploiement de véhicules et de navires durables ainsi que de carburants de substitution. Le mécanisme pour l'interconnexion en Europe, InvestEU et d'autres fonds soutiendront le financement de l'installation d'un million de points de recharge, le renouvellement de flottes propres par les villes et les entreprises, et la mise en place d'infrastructures de transport durables. Ces outils permettront la transition vers une mobilité urbaine propre. » IndustriAll Europe demande une mobilisation des fonds mis à disposition par « Next Generation EU », le nouvel instrument de relance doté de 750 milliards d'euros, et du budget révisé de l'UE pour soutenir le secteur conformément aux objectifs européens à long terme. IndustriAll Europe salue également les mesures de soutien au secteur annoncées par les États membres. En synergie avec les institutions européennes, ces plans doivent avoir pour objectifs :

- Une **relance coordonnée des activités industrielles**, y compris le marché secondaire, avec des lignes directrices harmonisées sur les mesures préventives en matière de santé et de sécurité sur le lieu de travail ; une coordination est également nécessaire pour éviter d'autres interruptions dans les chaînes d'approvisionnement perfectionnées du secteur automobile.
- **Un maintien des entreprises rentables à flot**. Pour éviter que les actifs ne soient bloqués et que des emplois ne soient perdus, des aides de trésorerie doivent être maintenues aussi longtemps que nécessaire, tout en évitant les profits indus excessifs par le biais : d'aides d'État, de garanties d'investissement, d'allègements fiscaux, de prêts bonifiés
- Une aide aux entreprises à **maintenir/développer leur capital humain**, tout en préservant les revenus et la sécurité de l'emploi des travailleurs, par exemple en poursuivant les régimes de chômage partiel liés au perfectionnement des compétences
- **L'introduction/le renforcement de mesures temporaires de stimulation de la demande**, en gardant à l'esprit que le chômage, la précarité et la pression salariale sont les principaux obstacles à une hausse de la demande. Ces mesures doivent être compatibles avec les objectifs du pacte vert européen et modulées en fonction de l'impact sur la réduction des émissions de CO₂
- **Une cartographie de l'impact de la crise actuelle sur les chaînes d'approvisionnement et évaluer** les défis à venir pour se conformer à la législation européenne.

Le champ d'application des mesures doit concorder avec la capacité de production en Europe. IndustriAll Europe ne tolère pas que des sommes colossales d'argent public soient utilisées pour stimuler les importations de véhicules provenant de pays tiers, alors que des milliers d'emplois sont menacés dans l'industrie automobile européenne. La stratégie de relance de l'UE doit encourager la transition de l'industrie automobile européenne et doit à tout prix éviter de précipiter le déclin de cette dernière.

Les entreprises doivent s'engager à investir et à maintenir les emplois en Europe

Au cours des prochains mois, un niveau sans précédent d'argent public sera injecté pour soutenir l'industrie. Cela ne peut pas se faire sans obligations sociales. Les mesures de soutien, et en particulier le renflouement, ne peuvent pas être de simples chèques en blanc. Les conditions doivent garantir que l'argent public ne soit pas utilisé pour payer des dividendes et des primes, que les entreprises s'engagent autant que possible à investir dans les installations européennes de production et à maintenir un niveau d'emploi le plus élevé possible. Les entreprises soutenues doivent payer leurs impôts en Europe et ne doivent pas pratiquer l'évasion fiscale. Les contractants principaux ont également un rôle à jouer à l'égard des fournisseurs locaux, et les renflouements doivent être conditionnés à des engagements auprès des fournisseurs. La crise de la COVID-19 a démontré à quel point la délocalisation des activités industrielles a été préjudiciable, l'industrie ayant été impactée par la réduction des importations d'équipements et de matières premières. Le soutien accordé au secteur automobile doit également répondre à ces préoccupations.

Le secteur a besoin d'une stratégie industrielle pour répondre au défi de la décarbonation et de la numérisation

La stratégie de relance européenne ne doit pas se faire au détriment des objectifs à long terme de l'UE. Elle doit soutenir et renforcer les efforts déployés pour préparer l'industrie à faire face aux vastes tendances structurelles qui détermineront l'avenir de l'industrie. **L'avenir de l'industrie automobile sera numérique et vert, en ce sens où elle sera neutre en carbone et circulaire**, comme indiqué clairement dans la communication du pacte vert européen. Le pacte vert sera la boussole de la politique industrielle de l'UE pour les décennies à venir, même si les défis à relever seront nombreux.

Les éléments suivants sont essentiels pour **soutenir la transition du secteur vers le numérique et les technologies à faible intensité en carbone** :

- Développer et maintenir un leadership technologique grâce à de **programmes technologiques ambitieux pour soutenir la double transition numérique et bas carbone** (le PIIEC, comme l’alliance européenne des batteries, est certainement le type d’initiative qui doit être encouragé et étendu à d’autres technologies telles que l’hydrogène ou les carburants de synthèse)
- **Apporter une aide à l’investissement** (subventions, prêts, fonds propres) pour l’introduction sur le marché de nouvelles technologies durables (le plan de relance européen pourrait y jouer un rôle actif tout comme les plans de relance nationaux)
- Introduire/renforcer les **mesures incitatives sur le marché** pour promouvoir l’adoption de motorisations alternatives (prime, réduction d’impôt)
- **Promouvoir la collaboration et les alliances industrielles** pour partager le coût du développement et de l’introduction sur le marché de nouvelles technologies à faible intensité en carbone (le droit européen en matière de concurrence doit être revu de manière adéquate)
- **Accélérer le déploiement des infrastructures de charge et de ravitaillement** dans les lieux publics et privés (en respectant la promesse d’ « un million de points de charge et de stations de ravitaillement en Europe pour tous les types de véhicules)
- **Faciliter les investissements dans l’infrastructure numérique de prochaine génération** en tant que facteur clé pour une connectivité plus fiable entre les véhicules
- Exploiter **des marchés publics innovants** pour soutenir la demande et mettre de nouvelles innovations sur le marché.
- **Développer l’économie circulaire** liée à la chaîne d’approvisionnement automobile (recyclage, réusinage, réutilisation)
- **Soutenir les nombreuses PME du secteur automobile** dans la redéfinition de leur positionnement dans la chaîne de valeur dans un paysage automobile en pleine évolution.
- Suivre et évaluer l’impact de la **politique commerciale de l’UE** sur le secteur afin de soutenir la position forte de l’industrie automobile sur les marchés internationaux (l’UE lance cette année une révision de sa politique commerciale). Dans le même temps, il faut veiller à ce que les plans de relance nationaux et européen soutiennent en premier lieu les véhicules produits au niveau national.

L’essentiel est de mettre en place une **stratégie industrielle globale** qui a pour objectif de maintenir autant que possible l’industrie automobile et les chaînes de valeur connexes au sein de l’Union européenne. Des millions d’emplois, souvent de qualité et hautement qualifiés, sont en jeu.

Le secteur a besoin d’une stratégie pour l’emploi

Il est évident que l’UE a besoin d’une **stratégie pour l’emploi pour l’industrie automobile afin d’orienter et d’anticiper les changements qui nous attendent**. Outre la stratégie industrielle, nous avons besoin d’une sorte de « **plan directeur de transition juste** » pour le secteur.

- Dans un premier temps, il s’agit d’**identifier la zone et l’ampleur de l’impact de la transformation sectorielle**. Il est important de souligner que l’industrie automobile possède une dimension régionale forte. Les régions doivent être soutenues (par exemple, par des efforts coordonnés du fonds social européen et du fonds d’investissement) dans la mise en place de stratégies de diversification économique et le développement de chaînes de valeur industrielles alternatives.
- Faire de la gestion des restructurations une responsabilité partagée par toutes les parties prenantes : entreprises, partenaires sociaux, services publics de l’emploi, organismes de développement nationaux, autorités régionales, nationales et européennes (par exemple, en créant des taskforces multipartites).

- Eviter les licenciements collectifs et trouver une solution pour chaque travailleur concerné par une restructuration grâce à la mise en place opportune de systèmes de retraite anticipée, à la mobilité interne, au renforcement et au perfectionnement des compétences pour de nouveaux emplois d'avenir, au maintien des contrats de travail pendant la transition vers un nouvel emploi. La transition en douceur vers un nouvel emploi doit être garantie par une approche personnalisée (groupe de reclassement professionnel, aide à la recherche d'un emploi, programmes de formation sur mesure). Ce point doit être abordé dans le nouvel agenda européen à venir en matière de compétences.
- Garantir à tout prix le **dialogue social et la participation des travailleurs** pour faire face aux changements à venir. Nous devons malheureusement déplorer le fait que certaines entreprises ont annoncé les suppressions d'emplois précitées dans la presse sans information et consultation préalables des représentants des travailleurs.

Il s'agit là d'une **violation inacceptable de la législation européenne en matière d'information/consultation des travailleurs**, qui porte atteinte aux droits fondamentaux des travailleurs à la participation aux prises de décisions lorsque leur sort est en jeu. Bien évidemment, cela relève avant tout de la responsabilité des entreprises, mais il incombe également à l'Union européenne et à ses États membres de faire appliquer la législation européenne existante pour protéger les droits des travailleurs, surtout dans une période où beaucoup d'argent public sera dépensé pour aider les industries à se relever (renflouement, régimes de chômage partiel, plans de reprise).

- Veiller à ce que les droits à l'information, à la consultation et à la participation soient respectés et renforcés en :
 - **Luttant contre toute violation des droits existants** à l'information/la consultation/la participation au niveau local et européen. Les institutions européennes doivent veiller à ce que les droits nationaux et européens à l'information/la consultation/la participation soient respectés et à ce que les travailleurs ne soient pas empêchés de faire valoir leurs droits devant les tribunaux, notamment grâce à des sanctions dissuasives.
 - **Adaptant notre approche pour améliorer la coordination syndicale** lors de restructurations (afin d'apporter une aide plus rapide et plus efficace)
 - **Habilitant les CEE/ CE SE à être mieux préparés à faire face à la vague massive de restructurations** et à travailler avec les contraintes de temps et d'espace imposées par la COVID-19 (y compris, l'interdiction de voyager et la distanciation sociale) grâce à des recommandations concrètes et opportunes, et à une collaboration avec d'autres fédérations syndicales européennes chaque fois que cela est approprié et possible
 - **En luttant pour l'amélioration des droits existants**, avec une attention particulière pour la directive sur les CEE et le cadre général 2002/14, en coopération avec la CES.

Nous voudrions insister sur l'**importance pour les autorités publiques et les entreprises de gérer les mutations industrielles par le biais d'investissements, de l'innovation, la planification politique et de bonnes relations industrielles afin de maintenir les chaînes de valeur industrielles et les emplois en Europe**. Une désindustrialisation brutale et une rupture sociale est la meilleure méthode pour aggraver les dissensions et exacerber les tensions au sein de l'UE et au sein de la société. Cette alternative est une voie dangereuse pour nos démocraties et nos sociétés.

Sur la base de la solidarité entre travailleurs dans les différents pays, industriAll Europe continuera de travailler avec ses membres pour défendre les droits des travailleurs de la filière automobile dans toute l'Europe et combattra contre les tentatives d'affaiblir ces droits par la création de divisions.