



Mener à bien la transition juste : la fracture sociale du paquet « Ajustement à l'objectif 55 » pour les travailleurs du secteur automobile et de l'écosystème de la mobilité dans son ensemble

Le pacte vert européen va accélérer la transformation de la chaîne d'approvisionnement du secteur automobile. Le paquet « Ajustement à l'objectif 55 », publié en juillet 2021, définit le cadre réglementaire proposé pour mettre en œuvre le pacte vert pour l'Europe, la loi sur le climat et les objectifs revus à la hausse à l'horizon 2030. La majeure partie des 11 initiatives législatives, dont quatre sont consacrées au transport, ont des répercussions sur le secteur des transports. Le Vice-président exécutif de la Commission européenne, M. Timmermans, affirme que « **la transition sera juste ou il n'y aura simplement pas de transition** ». Cependant, le paquet ne prévoit pas de mesures concrètes ni de ressources pour anticiper et gérer la transformation de l'emploi dans les industries de services de transport et de fabrication de véhicules.

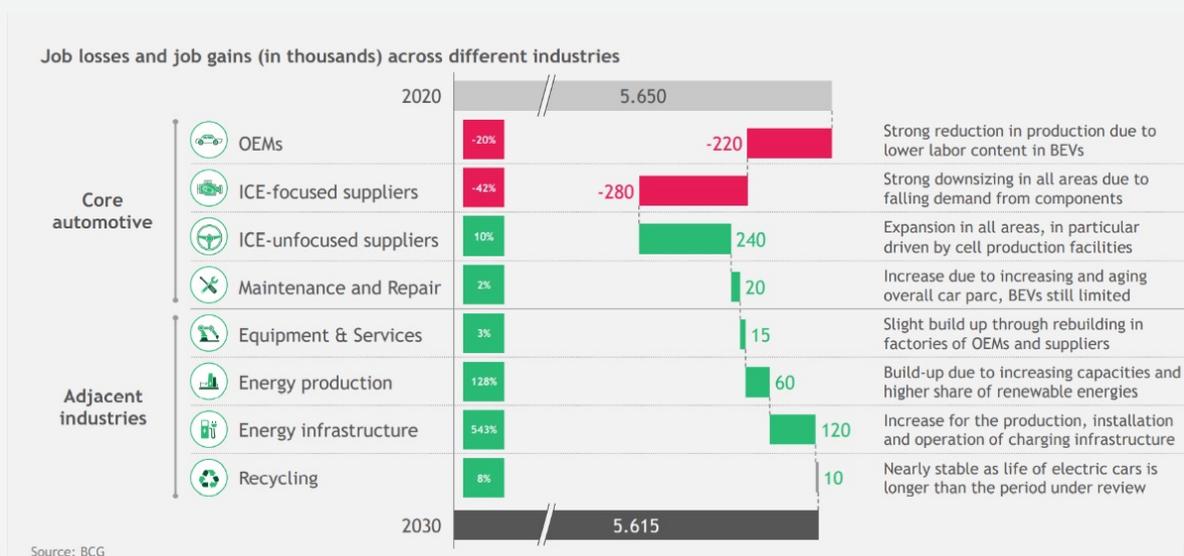
Notre objectif doit être de garantir une mobilité durable pour tous grâce à la transformation de l'industrie et à l'innovation en Europe, tout en évitant la désindustrialisation et les perturbations sociales. Cet objectif requiert une stratégie de mobilité durable et un cadre politique en faveur d'une transition juste pour toutes les industries concernées par le pacte vert et le paquet « Ajustement à l'objectif 55 ». **Ce cadre pour une transition juste doit soutenir l'anticipation et la gestion du changement**, notamment les compétences et la formation, et doit reposer sur un dialogue social fort à tous les niveaux.

A ce jour, **il n'existe pas de cadre de cette ampleur pour les 16 millions de travailleurs de l'écosystème européen de la mobilité**, et en particulier du secteur automobile européen, qui est un moteur de l'emploi industriel. Le secteur automobile représente plus de 6 % de la totalité des emplois européens et 8,5 % des emplois du secteur manufacturier en Europe. Le secteur joue un rôle crucial dans le commerce, l'Europe étant responsable de plus de 50 % des exportations mondiales de produits automobiles.

Le paquet « Ajustement à l'objectif 55 » délègue la majeure partie du travail à la trajectoire de transition prévue dans la stratégie industrielle mise à jour et au pacte pour les compétences du secteur automobile. Alors que les objectifs climatiques sont soumis à une législation stricte avec des conséquences juridiques, la transition juste fait l'objet d'une stratégie souple et d'une coordination volontaire, avec **un rapport bisannuel de la Commission à partir de 2025 comme seule innovation** du paquet.

Il s'agit là d'une **révolution industrielle aux proportions historiques**. Les 13,8 millions de travailleurs qui dépendent de l'industrie automobile en Europe sont actuellement confrontés à des forces du changement en constante évolution. La décarbonation rapide accélère les changements économiques dans le secteur, accompagnés de restructurations entraînées par la crise de la COVID-19, la numérisation et l'évolution plus générale du commerce et du marché.

Plusieurs publications ont quantifié les pertes, les gains et les changements potentiels en matière d'emploi dans le secteur automobile provoqués par la transformation en cours. Malgré l'importance du secteur et l'ampleur de la transformation en cours, **une cartographie claire et détaillée des conséquences d'une transition vers une industrie automobile climatiquement neutre sur l'emploi reste encore à faire.**



Une récente étude sur les voitures particulières réalisée pour la plateforme pour l'électromobilité a conclu que la transformation du segment des voitures particulières impliquerait à elle seule le perfectionnement et la reconversion de 2,4 millions de travailleurs. Selon l'alliance européenne pour les batteries, 800 000 travailleurs qualifiés sont nécessaires pour réaliser les ambitions de l'UE en matière d'électromobilité.

Les pertes d'emplois seront considérables dans les entreprises de la chaîne d'approvisionnement et dans certaines régions. La Commission européenne a déjà identifié les régions dépendantes de l'industrie automobile comme étant exposées à de multiples défis alors que la décarbonation de l'UE est en marche. C'est la raison pour laquelle un soutien politique régional est vital.

Dans la communication sur le paquet « Ajustement à l'objectif 55 », il est indiqué que « en ce qui concerne l'industrie automobile et sa chaîne d'approvisionnement, la transition est déjà en cours. Cela implique de faire appel à des ressources financières, telles que le Fonds pour l'innovation, et aux possibilités d'investissements prévues par les règles en matière d'aides d'Etat pour créer de nouveaux débouchés commerciaux sur différents segments de l'écosystème industriel. En outre, le Fonds social européen plus (FSE+), InvestEU et d'autres programmes de financement de l'UE peuvent être utilisés pour soutenir des mesures de reconversion et de renforcement des compétences » (COM(2021) 550 final pp.8).

L'absence actuelle d'un cadre financier spécifique consacré aux travailleurs de l'écosystème de la mobilité contraste radicalement avec la situation des 8,8 millions de travailleurs de l'« écosystème » des industries à haute intensité énergétique et des régions européennes à forte intensité de carbone. Ces derniers bénéficient déjà d'un nouveau cadre politique en pleine expansion ainsi que d'un soutien technique via la plateforme pour une transition juste et d'un financement des plans régionaux par l'intermédiaires du mécanisme pour une transition juste, y compris un fonds pour une transition juste. Ces ressources ne peuvent pas être fractionnées car elles sont d'ores et déjà inadéquates à l'ampleur du défi à relever dans les régions et les industries tributaires du charbon et à forte intensité de carbone, mais elles peuvent servir d'exemple pour une transition juste du secteur automobile et de l'écosystème de la mobilité dans son ensemble.

Bien que le présent document porte principalement sur les travailleurs de l'industrie automobile, nous rappelons que l'écosystème de la mobilité englobe tous les modes de transport. L'absence d'un cadre approprié pour une transition juste et d'un financement adéquat est également valable pour les travailleurs de l'industrie des services de transport, tels que le transport routier ou l'aviation, et pour les travailleurs des industries manufacturières et d'approvisionnement associées.

Un cadre pour une transition juste pour l'écosystème de la mobilité doit s'appuyer sur:

1. **Une cartographie des impacts sur l'emploi** : une cartographie claire et détaillée aux niveaux de l'entreprise, régional et national afin de garantir une veille efficace sur les besoins en compétences et l'anticipation du changement
2. **Un soutien politique et des échanges de meilleures pratiques** : l'extension de la plateforme pour une transition juste au champ d'application du pacte vert pour l'Europe
3. **Une planification de la transition et un dialogue social** : une cartographie des impacts sur l'emploi, des plans pour une transition négociés aux niveaux de l'entreprise, régional et sectoriel, et un renforcement du dialogue social, notamment à travers une conditionnalité sociale contraignante pour l'accès aux fonds européens
4. **Des ressources adéquates** : une mutualisation des ressources pour des politiques actives du marché du travail, y compris la requalification et le perfectionnement des compétences, ainsi que la diversification économique, dans le cadre d'un fonds dédié à l'écosystème de la mobilité.

L'inaction comporte des risques majeurs pour l'Europe. Etant donné le nombre d'emplois en jeu et l'ampleur de la transformation en cours, des perturbations sociales dues à une mauvaise gestion de la transition pourraient gravement compromettre la réussite du pacte vert européen. Nous sommes conscients que le monde entier observe la manière dont l'UE met en œuvre ses ambitions climatiques, et nous aimerions que l'Europe soit un modèle en matière de gestion de la transition juste.

