

Une solution nécessaire pour au moins 70 000 travailleurs

Les nouvelles normes de CO₂ doivent soutenir la durabilité sociale et environnementale

(7 juin 2018)

En novembre 2017, la Commission a présenté ses propositions en matière de normes d'émission de CO₂ après 2021. Elle propose une réduction de 30% des émissions pour les voitures particulières et les véhicules utilitaires légers d'ici 2030, tout en fixant un objectif intermédiaire de 15% de réduction d'ici 2025. Ces nouveaux objectifs succéderont au règlement actuel qui fixe des objectifs de 95g de CO₂/km pour les voitures particulières et de 147g de CO₂/km pour les véhicules utilitaires légers d'ici 2021.

Le 7 juin 2018, industriAll Europe et IG Metall ont organisé un événement au Parlement européen afin de présenter une nouvelle étude réalisée à la demande d'IG Metall par le Fraunhofer Institute sur l'impact de l'électrification sur l'emploi dans la production de groupes motopropulseurs (qui représente un quart de tous les équipements automobiles).¹ La conférence a été parrainée par le député européen S&D Edouard Martin.

Le Fraunhofer Institute a développé 3 scénarios établissant l'impact de la décarbonisation de l'industrie automobile sur l'emploi. Le premier scénario part de l'hypothèse que la flotte automobile sera composée de 15% de véhicules hybrides rechargeables, de 25% de véhicules électriques ; le reste étant composé de motorisations conventionnelles. Selon ce scénario, l'emploi dans la production de groupes motopropulseurs diminuerait de 11% d'ici 2030. Selon le deuxième scénario plus ambitieux (20% de véhicules hybrides rechargeables et 40% de véhicules électriques), l'impact sera de -18%. Le troisième scénario très ambitieux avec 80% de véhicules hybrides rechargeables et 10% de véhicules électriques révèle quant à lui que la production de groupes motopropulseurs nécessiterait 35% de travailleurs en moins.

Si nous extrapolons ces chiffres à l'échelle de l'Europe, dans le premier scénario, 67 000 travailleurs automobiles risquent de perdre leur emploi. Ce scénario correspond plus ou moins aux propositions actuelles de la Commission. Dans le deuxième scénario, 108 000 emplois et dans le troisième scénario, 210 000 emplois sont menacés. Ces chiffres tiennent compte de l'impact positif des nouveaux emplois qui seront créés dans l'électronique de puissance ou la production de batteries, mais pas de l'impact de la numérisation et de la robotisation, ni des emplois indirects qui risquent de disparaître eux-aussi. L'impact négatif de l'électrification sur l'emploi s'explique principalement par l'intensité en main d'œuvre beaucoup plus faible pour les motorisations électriques. L'impact de l'électrification sur le marché de l'après-vente n'est pas inclus dans l'étude.

Selon Luc Triangle, Secrétaire général adjoint d'industriAll Europe, « *l'étude Fraunhofer est essentielle puisqu'elle évalue l'impact de la décarbonisation sur le secteur automobile selon différents scénarios, au contraire des évaluations d'impact menées jusqu'à présent qui adoptaient une approche plutôt macro-économique. Selon nous, l'étude montre clairement que les futures normes d'émission doivent être le résultat d'un compromis équilibré entre les différents objectifs.* Elles

¹ Fraunhofer Institute for Industrial Engineering IAO, ELAB 2.0, Effet de l'électrification des véhicules sur l'emploi en Allemagne, Rapport préliminaire, 4 juin 2018

Communiqué de Presse

doivent respecter le triangle du développement durable : évolution sociale, écologique et économique. Cela signifie qu'elles doivent être un tremplin important vers le nouveau paradigme de la mobilité bas carbone qui reposera sur des motorisations alternatives. Elles doivent également garantir que l'industrie reste à la pointe du progrès technologique et que le secteur reste économiquement viable. Mais parallèlement à cela, l'impact social des nouvelles normes fixées doit être pris en compte correctement dès le début. En effet, si nous voulons que cette transition se fasse, l'acceptation sociale des travailleurs automobiles est une nécessité absolue. »

Le règlement final doit être un compromis équilibré entre garantir un passage durable et effectif des moteurs conventionnels aux motorisations alternatives et permettre une transition sociale progressive. Cela signifie que toutes les technologies doivent être soutenues : amélioration des moteurs conventionnels (introduction d'hybrides légers), véhicules électriques, hybrides rechargeables, hydrogène, gaz naturel comprimé. IndustriAll Europe et IG Metall estiment toutefois que les mandats (liés à des amendes) pour l'introduction de véhicules à émission nulle ne peuvent être établis que lorsque le potentiel du marché des voitures électriques sera plus visible. En effet l'acceptation des consommateurs fait encore défaut en raison du prix et des gammes limitées (seuls 100 000 véhicules électriques ont été vendus en 2017). L'approvisionnement en électricité et la disponibilité des matières premières pourraient devenir un problème en cas de percée des voitures à émission nulle. En conséquent, industriAll Europe et IG Metall soutiennent des programmes européens ambitieux et coordonnés avec des engagements fermes de tous les acteurs afin de créer les conditions cadres adéquates pour l'introduction de véhicules à émission nulle.

« Nous soutenons pleinement l'évolution vers un nouveau paradigme automobile, mais elle doit se faire d'une manière socialement acceptable. Si les bonnes mesures d'accompagnement sont prises, nous devons être en mesure de façonner cette transformation. Cela requerra des stratégies de politique industrielle et des stratégies de politique de l'emploi. De larges programmes de formation seront nécessaires et des plans de reconversion ambitieux devront empêcher le déclin de régions », a déclaré Christian Brunkhorst, conseiller pour le secteur automobile chez IG Metall et président du réseau sectoriel « Automobile » d'industriAll Europe.

« A cet égard, nous ne devons pas oublier que de nombreuses régions dans toute l'Europe sont fortement intégrées dans la filière automobile. Il convient également de ne pas oublier que des centaines de PME fabriquant des composants conventionnels sont menacées puisqu'elles n'ont pas les ressources financières, les capacités de recherche et les technologies nécessaires pour investir dans des produits alternatifs. Le marché de l'après-vente et ses 4 millions d'emplois sera lui-aussi sévèrement perturbé puisque les véhicules électriques nécessitent beaucoup moins de maintenance », a poursuivi Christian Brunkhorst.

De nouveaux emplois seront en effet créés dans les technologies de l'information, la production d'énergie (renouvelable) et la distribution d'électricité ou grâce aux économies réalisées en important moins de pétrole. Toutefois, ces nouveaux emplois ne seront pas créés dans l'industrie automobile, mais à un autre moment, dans d'autres lieux et avec d'autres besoins de compétences que les emplois qui seront devenus obsolètes.

« Fixer des normes (associées à des amendes) difficilement réalisables risque d'exclure du marché de nombreuses entreprises et leurs salariés. Une 'destruction créatrice' doit être saluée, notamment si elle soutient nos ambitions climatiques. Il convient toutefois de faire attention aux actifs (économiques et sociaux) perdus qui seront abandonnés. Les décideurs doivent en conséquent chercher la voie optimale qui concilie nos ambitions environnementales avec nos ambitions sociales.

Communiqué de Presse

La définition de normes d'émission ambitieuses doit être accompagnée de programmes de transition sociale tout aussi ambitieux » a conclu Luc Triangle.

IndustriAll Europe représente la voix de 7 millions d'hommes et de femmes travaillant à travers les chaînes d'approvisionnement des secteurs manufacturier, minier et énergétique en Europe. Notre volonté est de protéger et promouvoir les droits des travailleurs. Notre fédération européenne regroupe 181 organisations syndicales dans 38 pays européens. Notre objectif est d'être un acteur puissant dans le domaine de la politique européenne vis-à-vis des entreprises européennes, des industries européennes, des associations d'employeurs et des institutions européennes.