

L'Europe doit faire plus pour les travailleurs de l'industrie automobile

Les 16 et 17 novembre 2022, quelque 120 délégués de l'industrie automobile européenne se sont réunis à Rome pour une réunion élargie extraordinaire du Réseau « Automobile » d'industriAll Europe. La réunion était organisée conjointement avec les organisations affiliées italiennes FIM-CISL, FIOM-CGIL et UILM, afin d'élaborer une stratégie commune face à la révolution industrielle en cours dans notre industrie.

Lors de plusieurs tables rondes avec des experts externes, des députés européens, des délégués syndicaux et des permanents syndicaux, les participants ont discuté de l'avenir de l'industrie automobile européenne en vue de la double transition numérique et écologique et de la décision européenne d'arrêter la production de moteurs à combustion interne d'ici 2035 au plus tard. Cette déclaration résume les principales revendications des travailleurs de l'industrie automobile en Europe.

1. Il n'y a pas d'avenir industriel sans stratégie industrielle maintenant

L'Europe peut être fière de sa longue tradition industrielle dans le secteur automobile, mais le passé ne garantit pas l'avenir de notre tissu industriel, ni celui des 2,6 millions de travailleurs chez les constructeurs et les équipementiers ou des 12,6 millions de travailleurs dans toute la filière automobile. L'ampleur et la vitesse de la transformation en cours pour atteindre les objectifs climatiques de l'UE requièrent des politiques industrielles ambitieuses au niveau national et au niveau de l'UE. Si, en 2035, toutes les voitures et camionnettes neuves vendues en Europe doivent être à émissions nulles, l'Europe a besoin d'un plan qui garantisse une électricité adéquate, propre et abordable tant pour alimenter les véhicules électriques à batterie que pour produire de l'hydrogène propre. De même, le déploiement des infrastructures de charge et de ravitaillement devra être accéléré dans les années à venir.

Les défis sont grands, mais des opportunités sont à saisir. La stratégie industrielle ne doit pas consister à défendre le statu quo, mais plutôt à créer les conditions permettant de transformer les usines existantes et d'attirer et développer des activités de fabrication pour la mobilité durable et abordable que nous devons construire ensemble. Nous pouvons et devons produire en Europe des batteries, des véhicules électriques, de l'hydrogène propre, des électrolyseurs, des piles à combustible et des puces. Ce sont les segments dont nous avons besoin si vous voulons que l'Europe maîtrise sa transition et évite de devenir plus dépendante aux importations.

Les syndicats doivent anticiper, mener et orienter le changement plutôt que le subir. L'Europe doit intensifier ses actions pour conserver et développer une industrie automobile forte en Europe. Personne ne nous attend. D'autres soutiennent massivement la fabrication nationale de batteries et de véhicules

électriques dans une course technologique mondiale. Compte-tenu du nombre d'emplois directs et indirects en jeu et de l'importance stratégique du secteur pour l'Europe, l'avenir de l'industrie automobile ne peut être laissé entre les seules mains du marché. Il n'y aura pas d'avenir industriel sans une stratégie industrielle urgente, maintenant.

2. Un cadre pour une transition juste doit guider la transformation

Les préoccupations en matière d'emploi doivent être prises au sérieux. Quelque 200 000 emplois dans le secteur automobile ont été perdus entre 2020 et fin de 2021 – le changement industriel est en marche du fait de l'automatisation, de la mondialisation et de l'électrification. La situation est grave pour les sous-traitants spécialisés dans les moteurs à combustion interne, où de nombreux emplois pourraient disparaître dans les années à venir. Alors que 30 % des emplois sont menacés par l'électrification, jusqu'à 42 % des emplois seront touchés chez les fournisseurs spécialisés dans les moteurs à combustion interne. Alors que les constructeurs et les équipementiers subissent des changements massifs et rapides, de nombreuses questions importantes restent sans réponse pour les travailleurs concernant les conséquences de ces changements sur leur emploi et leurs conditions de travail. Dans le même temps, le secteur est confronté, comme beaucoup d'autres, à des pénuries de main-d'œuvre qualifiée et à des problèmes de recrutement, alors que les rapports indiquent également que 2,4 millions de travailleurs dans les chaînes d'approvisionnement de l'automobile auront besoin d'une reconversion complète au cours des dix prochaines années pour faire face à l'électrification du parc automobile.

Il n'y a aucune excuse à l'absence de plans négociés pour anticiper ces changements structurels et soutenir les travailleurs. La participation des travailleurs est une condition préalable à une transition juste. Chaque site doit avoir un plan de transition juste. Chaque région automobile a besoin d'une stratégie de transition juste.

Pour ce faire, industriAll Europe réclame un cadre pour une transition juste pour les travailleurs de l'industrie automobile. Comme précisé dans notre manifeste pour une transition juste (adopté en mai 2022), ce cadre doit reposer sur 5 piliers :

1. Des fonds additionnels,
2. Une cartographie claire des conséquences pour l'emploi
3. Un cadre légal pour anticiper le changement et garantir la participation des travailleurs (en plus de l'application des droits existants)
4. Des droits pour garantir des transitions professionnelles individuelles pour les travailleurs
5. Une plus grande planification politique au niveau national et régional.

Les premières étapes pour atteindre cet objectif sont désormais contenues dans la législation européenne relative aux émissions de CO₂, avec des engagements spécifiques pour l'UE de promouvoir le dialogue social, d'analyser les conséquences sur l'emploi et l'efficacité des mesures de soutien à la reconversion des travailleurs, et de faire une proposition pour fournir un soutien financier adéquat afin de combler les lacunes de financement identifiées.

Il faut que la transition juste passe de la rhétorique à la réalité pour nos membres. Pour cela, les gouvernements et les entreprises doivent agir dès maintenant. La transition vers un transport routier propre doit être socialement équitable et ne pas entraîner une augmentation de la pauvreté en matière de mobilité. Compte tenu de l'écart toujours plus grand entre le revenu disponible de nombreux ménages et le prix croissant des voitures et des carburants, la mobilité individuelle semble être de plus en plus le privilège des personnes riches. Cette tendance doit être inversée. La mobilité est une condition essentielle à l'inclusion sociale. Nous profiterons de la clause de révision de 2026 pour vérifier la réalité : la stratégie

de décarbonation de l'industrie automobile de l'UE sera un succès industriel au bénéfice des travailleurs et de la société au sens large.

3. Des emplois de qualité, la participation des travailleurs et le pouvoir des syndicats doivent être au cœur de la transformation

La transformation en cours ne peut être décrite comme étant uniquement technologique, car elle implique des changements majeurs pour le caractère social de notre industrie. Les changements structurels ont toujours des conséquences sur les conditions de travail, l'organisation du travail et la santé et la sécurité au travail – c'est la manière dont ils sont gérés qui détermine si cela est positif ou négatif. Les PDG de grandes entreprises pourraient annoncer que l'électrification nécessite des efforts massifs de productivité, une pression supplémentaire, une réduction importante des coûts et une flexibilité agressive. Nous rejetons à un tel programme.

La garantie du dialogue social et de la participation des travailleurs dans les segments existants et les nouveaux segments de l'industrie est fondamentale pour faire face aux changements qui nous attendent. Nous déplorons que de nombreuses entreprises n'aient pas négocié de plans pour anticiper ces changements, même en matière de formation. Lorsque les entreprises annoncent des suppressions d'emplois dans la presse sans information et consultation préalables des représentants des travailleurs, elles brisent la confiance et violent les droits. C'est une violation inacceptable de la législation européenne en matière d'information/consultation des travailleurs, qui sape le droit fondamental des travailleurs d'avoir voix au chapitre dans les décisions qui engagent leur destin.

C'est bien sûr avant tout la responsabilité des entreprises, mais c'est aussi la responsabilité de l'UE et de ses États membres de faire appliquer la législation européenne existante. Les entreprises qui enfreignent ces règles ne devraient pas bénéficier de fonds publics.