

Prise de position 158/2024

Le cri d'alarme des travailleurs de l'industrie automobile et de sa chaîne d'approvisionnement à l'Europe

Document adopté par le 30^{ème} Comité exécutif d'industriAll Europe
Porto, 28-29 novembre 2024 | 2024/158

Les syndicats de l'automobile et de toute la chaîne de valeur veulent un plan de sauvegarde des emplois et des conditions de travail dans le secteur sans délai ! Les travailleurs de l'automobile et de l'ensemble de la chaîne de valeur ne peuvent pas subir l'appétit des actionnaires, les erreurs industrielles commises par les constructeurs et l'absence de vision des responsables politiques européens. Pourtant, il ne se passe pas un jour sans qu'on annonce dans la presse des délocalisations, des fermetures d'entreprises, des plans de licenciements ou encore des plans de compétitivité qui rognent sur les conquits sociaux des travailleurs où qu'ils se situent dans la chaîne de production !

Cette action urgente doit s'inscrire dans une perspective à plus long terme. Les élections européennes de mai 2024 ont marqué le début d'une nouvelle législature qui sera cruciale pour l'avenir des travailleurs du secteur automobile européen et de sa chaîne d'approvisionnement. Les inquiétudes de ceux-ci sont multiples. Les niveaux de production enregistrés ces dernières années restent significativement inférieurs aux niveaux qui ont précédé la pandémie de COVID 19, notamment en raison d'une demande fortement impactée par le contexte de morosité économique. Les modes de propulsions des nouveaux véhicules évoluent du fait notamment du déclin de la technologie diesel et de l'électrification croissante des nouveaux modèles qu'ils soient hybrides ou à batteries. L'adoption de législations européennes et locales d'amélioration de la qualité de l'air ainsi que le renforcement des standards d'émission de CO2 tant pour les véhicules légers que pour les utilitaires lourds devrait accélérer cette tendance, avec pour horizon un objectif de 100% de réduction des émissions de gaz à effet de serre en 2035 pour les voitures passagers et camionnettes et un objectif de réduction de 90% des émissions en 2040 pour la plupart des véhicules utilitaires lourds. L'importation massive de véhicules chinois sur le marché européen, couplée à des tensions commerciales marquées risque d'entraîner des pertes de part de marché pour les constructeurs européens, tant en Europe que sur les marchés globaux. Ce contexte de concurrence exacerbée amène les constructeurs à exercer une pression sur les coûts extrêmement forte, tant en interne que sur l'ensemble de la filière, tout au long de la chaîne d'approvisionnement. Cette tendance est accentuée par la stratégie de maximisation des marges poursuivie par les constructeurs.

Les conséquences pour l'ensemble des travailleurs de l'industrie automobile européenne et de sa chaîne d'approvisionnement sont connues. La faible demande implique une sous-utilisation des capacités de production qui contracte le volume d'emploi. Les annonces de restructuration se multiplient, principalement chez les équipementiers qui réduisent fortement la part de leurs activités liées aux moteurs thermiques, mais aussi chez certains constructeurs. Les programmes de réduction des coûts exercent une pression sur les salaires et les conditions de travail. Ils impactent aussi les dépenses en recherche et développement de certains groupes et augmentent le risque de délocalisation des activités de production et de recherche et de développement hors d'Europe.

Face à ces différents constats, les syndicats représentant les travailleurs de l'industrie automobile européenne et de sa chaîne d'approvisionnement n'accepteront pas que les travailleurs payent pour les erreurs stratégiques des fabricants et les incohérences des politiques nationales et européennes. Les gouvernements et les institutions de l'UE doivent réagir rapidement pour protéger les emplois et les sites dans l'industrie automobile européenne et sa chaîne d'approvisionnement. A l'heure où la Commission européenne entame son nouveau mandat, industriAll Europe souhaite faire valoir cinq revendications présentées dans le présent document :

1. Un moratoire sur la suppression d'actifs industriels et les licenciements forcés
2. Une stratégie industrielle zéro-émission pour l'ensemble de la filière automobile européenne
3. Une politique commerciale visant à rétablir une concurrence internationale équitable
4. Un cadre de transition juste renforcé
5. Un Plan d'action européen visant à rendre la mobilité accessible à tous

1. Un moratoire sur la suppression des actifs industriels et les licenciements forcés

Parallèlement à nos recherches de solutions structurelles garantissant l'ancrage d'emplois de qualité et basées sur le dialogue social dans le secteur, nous appelons à la responsabilité sociale dans le contexte actuel ainsi qu'à des solutions négociées pour l'ensemble des sites et des travailleurs. Nous ne pouvons accepter que des constructeurs abreuvés de subsides et aides publiques en tous genres mettent en danger l'avenir industriel de notre continent en continuant à fermer des sites de production. Chaque fermeture n'entraîne pas seulement la perte d'emplois mais aussi la disparition d'un savoir-faire inestimable et indispensable permettant de rencontrer les besoins actuels et futurs de la population face aux enjeux de la mobilité et de la transition. Fermer un site est à chaque fois non seulement un drame social, mais aussi une erreur stratégique majeure pour le futur industriel de nos régions. C'est tout un savoir-faire dans les technologies de demain qui disparaît. Sans compter que la mise à mal du secteur automobile engendre des pertes d'emplois et de connaissances dans de nombreux autres secteurs qui basent leur production sur ce dernier. Secteurs verrier, du caoutchouc, de la plasturgie notamment sont les victimes collatérales de ces décisions.

Il est de la responsabilité des Etats européens de travailler ensemble avec les secteurs à offrir aux travailleurs des emplois sûrs et durables qui offrent des perspectives d'avenir pour l'ensemble de la société. Ne laissons pas l'Europe devenir un désert industriel et plonger dans la misère sociale.

Nous appelons les gouvernements européens et les constructeurs à rapidement se mettre à table avec les organisations syndicales pour la mise en place de ce plan de sauvegarde. Il est urgent d'agir à l'échelle européenne pour ne pas voir un secteur entier disparaître et avec lui des centaines de milliers d'emplois de qualité.

Nombre d'entreprises qui annoncent des licenciements sont loin d'être en détresse financière, leur décision de fermeture ou de licenciement étant souvent motivée par les actionnaires qui exigent des marges bénéficiaires plus élevées. La baisse de la demande engendrée par la crise du coût de la vie, la réduction des investissements publics découlant des contraintes budgétaires, les surcapacités mondiales et les pratiques commerciales déloyales ne font qu'aggraver la situation. L'Europe ne peut pas se permettre de ne pas avoir de politique industrielle ou, pire, d'en adopter une qui accorde la priorité aux bénéficiaires des entreprises au détriment des travailleurs et de la résilience à long terme. Une politique industrielle européenne doit concerner tous les secteurs et toutes les transitions, et doit être appuyée par des investissements accrus assortis de conditionnalités sociales.

Durant la pandémie de COVID-19, plusieurs pays européens ont mis en place des moratoires temporaires sur les licenciements forcés. À titre d'exemple, l'Italie a adopté une approche globale pour éviter les

licenciements pendant la crise. Avant même d'envisager des licenciements forcés, la France et l'Allemagne ont privilégié la recherche de solutions alternatives, telles que les plans sociaux, à travers leurs systèmes de relations industrielles. Ces exemples prouvent que les mesures nationales peuvent fonctionner, mais qu'elles doivent être renforcées et améliorées au moyen d'un financement et de normes à l'échelle européenne afin d'éviter la destruction industrielle.

Le moratoire sur les licenciements forcés ne doit pas être levé tant que des solutions négociées n'ont pas été trouvées.

2. Une stratégie industrielle zéro-émission pour l'ensemble de la filière automobile européenne

IndustriAll Europe souligne régulièrement la nécessité d'une stratégie industrielle européenne à la hauteur du défi sans précédent que représente la double transformation bas carbone et numérique de façon à garantir des emplois de qualité dans l'ensemble de la filière automobile européenne et de ses sous-traitants.¹ IndustriAll Europe soutient les objectifs climatiques mais déplore la faiblesse et l'absence de coordination de la stratégie mise en œuvre par l'UE et les Etats membres pour atteindre les objectifs de réduction des émissions. Nous voyons désormais que nos critiques envers l'approche de l'UE est largement partagée puisque le rapport Draghi établit que « le secteur automobile est un exemple criant de l'absence de planification de l'UE avec la mise en œuvre d'une politique climatique sans politique industrielle »². Nous espérons que la Commission européenne se servira du « plan d'action industrielle de l'UE pour le secteur automobile »³ qui a été annoncé pour fournir la stratégie industrielle ambitieuse que les travailleurs du secteur et de la chaîne d'approvisionnement attendent désespérément de l'Europe.

Une **stratégie industrielle** globale doit permettre la transition de l'ensemble de la filière automobile et de ses sous-traitants. Les centres de recherche et de développement de pointe doivent être au cœur de la stratégie dans le but de stimuler l'innovation et de préserver les compétences et les emplois hautement qualifiés en Europe. Le plan industriel du pacte vert pour l'Europe a donné lieu à l'adoption du règlement pour une industrie à zéro émission nette et du règlement sur les matières premières critiques. Ces deux législations, qui visent à développer en Europe des chaînes d'approvisionnement essentielles à la décarbonation de l'industrie, doivent aussi bénéficier à l'industrie automobile et aux filières qui y sont liées. La transformation ou le maintien de sites d'assemblage de véhicules zéro émission ou de sites de production de leurs composants doivent être considérés comme des projets stratégiques au titre du « Net Zero Industry Act ». De la même manière, les activités d'extraction, de traitement ou de recyclage des matières premières nécessaires à la fabrication des batteries doivent être considérées comme des projets stratégiques au titre du « Critical Raw Materials Act » de l'UE.

Toute stratégie industrielle repose sur un **plan de financement**. Le Plan de relance européen, la Plateforme européenne pour les technologies stratégiques, ou l'assouplissement des règles encadrant les aides d'Etats et les projets importants d'intérêt européen commun, devraient contribuer au développement de filières industrielles européennes dans des domaines stratégiques comme celui des batteries ou de la micro-électronique. L'UE doit accélérer et accentuer les efforts menés pour financer le développement en Europe des filières industrielles du véhicule zéro émission afin de répondre aux stratégies de ses principaux concurrents internationaux. Toutefois, il faudra renforcer considérablement les conditionnalités sociales

¹ https://news.industriall-europe.eu/documents/upload/2023/7/638245944318452588_Position_paper_-_CO2_standards_and_Euro_7_-_automotive_workers_need_to_be_on_board_-_EN.pdf

² Rapport Draghi [“The Future of European Competitiveness”](#), p.45.

³ https://commission.europa.eu/document/download/de676935-f28c-41c1-bbd2-e54646c82941_en?filename=Mission%20letter%20-%20TZITZIKOSTAS.pdf

lorsque des fonds publics sont octroyés à des entreprises privées, notamment sous la forme de garantie juridiquement contraignante de maintien de l'emploi en Europe, tant dans l'entreprise qu'auprès des fournisseurs européens.

Le règlement établissant les standards d'émission de CO2 pour les véhicules légers prévoit une **clause de révision en 2026**. Une clause similaire a été prévue pour 2027 dans le règlement établissant les standards CO2 pour les véhicules utilitaires lourds. Ces clauses doivent permettre une évaluation objective et rigoureuse de la capacité de l'UE à atteindre les objectifs de réduction d'émissions de gaz à effet de serre sans provoquer l'affaiblissement de ce secteur industriel stratégique pour l'Europe. Pour les organisations représentatives des travailleurs du secteur automobile, les indicateurs suivants doivent impérativement faire partie du périmètre du « Rapport d'étape » de la Commission européenne qui servira de base à l'évaluation :

- L'emploi dans le secteur automobile et sa chaîne d'approvisionnement, au sein de l'UE et des principales régions de production automobile, ainsi que dans le domaine des technologies stratégiques, telles que les batteries, la micro-électronique et les logiciels.
- Les investissements dans l'industrie automobile européenne et dans les principales régions de production automobile
- Les immatriculations de véhicule de manière générale ainsi que par système de propulsion
- La balance commerciale pour le secteur des véhicules
- Le nombre et la répartition géographique des bornes de recharge
- Le nombre et la répartition géographique des bornes de recharge pour camions
- L'évolution et la cartographie de l'adaptation du réseau électrique
- Les mesures de soutien à la demande de véhicules zéro émission
- Les conventions collectives sectorielles et d'entreprise
- Les plans de formation pour les travailleurs
- Les besoins en financement propres aux régions fortement dépendantes de l'industrie automobile
- La diversification industrielle pour les segments de la chaîne d'approvisionnement impactés négativement par l'abandon du moteur à combustion interne.

La priorité de l'UE doit être de créer les conditions d'une transition du secteur automobile qui soit un succès industriel créateur d'emplois de qualité. Or, les nombreuses restructurations annoncées dans le secteur de l'automobile (constructeurs et sous-traitants), même si elles n'ont souvent aucun lien avec la transition verte, risquent d'entamer profondément le soutien au projet de l'UE de décarbonation du transport routier. La clause de révision doit donc viser à identifier les faiblesses de la stratégie industrielle de l'UE et à y remédier, tout en renforçant le cadre de transition juste comme le réclame industriAll Europe.⁴ Entre-temps, la situation actuelle exige de l'UE et des États membres qu'ils adoptent des mesures exceptionnelles pour le maintien des emplois et la formation, y compris un gel éventuel des licenciements.

La version finale du règlement établissant les standards d'émissions de CO2 pour les voitures passagers et les utilitaires légers prévoit que la Commission présentera une proposition concernant l'immatriculation après 2035 des véhicules fonctionnant exclusivement avec des carburants neutres en CO2. L'évolution des technologies alternatives fait en outre partie des éléments devant faire l'objet d'un suivi attentif dans le « Rapport d'étape » de la Commission européenne. IndustriAll Europe soutient une approche basée sur la neutralité technologique et ouverte à l'innovation mais à la condition que cela n'altère pas la stabilité de la réglementation ou la lisibilité des choix stratégiques des donneurs d'ordre, qui sont essentielles, tant pour les investissements industriels requis que pour l'anticipation du changement au bénéfice des

⁴ https://news.industriall-europe.eu/documents/upload/2022/10/638010772890539713_JT_May_Manifesto_short-EN.pdf

travailleurs. De ce point de vue, il importe de rappeler que les carburants synthétiques neutres en CO2 seront coûteux à produire et nécessiteront d'importants volumes d'électricité décarbonée. Leur utilisation doit par conséquent être réservée en priorité aux usages économiquement ou socialement stratégiques pour lesquels il n'existe pas ou peu d'alternatives. Par exemple, le biométhanol est indispensable à la décarbonation du transport maritime. En outre, les carburants à faible teneur en carbone joueront un rôle déterminant dans la réduction des émissions de CO2 de la flotte de véhicules existante, tout en garantissant un avenir durable à l'industrie pétrochimique.

IndustriAll Europe veut que l'Europe et les gouvernements concentrent du temps et de l'énergie à un plan industriel adapté à l'ambition environnementale de l'UE, tout en gardant à l'esprit que revenir sur des décisions convenues ne fera qu'entraîner de la confusion, saper les investissements, retarder le renouvellement du parc automobile et compromettre l'anticipation du changement pour les travailleurs. En outre, ralentir la transformation nécessaire du secteur accentuera le désavantage concurrentiel de l'Europe par rapport à ses concurrents mondiaux sur le marché des véhicules zéro émission et des véhicules connectés et celui des chaînes d'approvisionnement correspondantes⁵.

3. Une politique commerciale visant à rétablir une concurrence internationale équitable

Après neuf mois d'enquête, la Commission européenne a conclu que les véhicules électriques fabriqués en Chine « bénéficient de subventions déloyales qui font peser une menace de préjudice économique sur les producteurs de véhicules électriques à batterie de l'UE ». En conséquence, des droits compensateurs provisoires seront appliqués à partir du 4 juillet 2024 sur les importations de véhicules électriques à batterie en provenance de Chine, allant de 17,4 à 38,1 %. IndustriAll Europe se félicite de cette conclusion qui repose sur des critères et des règles nécessaires à une concurrence mondiale équitable. Compte tenu du volume croissant de voitures électriques importées de Chine, y compris par les entreprises occidentales, et de l'écart de prix avec les producteurs nationaux, l'UE se devait de réagir et elle l'a fait en respectant les règles et procédures adoptées pour garantir la protection des intérêts stratégiques européens dans le commerce mondial. Une enquête approfondie a permis de recueillir suffisamment de preuves d'une concurrence déloyale due aux subventions publiques accordées aux constructeurs automobiles par le gouvernement chinois. Il ne s'agit pas d'une réaction purement protectionniste, mais de la mise en œuvre d'un des instruments de politique commerciale dont dispose l'UE pour défendre ses intérêts légitimes dans le commerce mondial.

L'UE ne peut pas avoir pour mantra l'autonomie stratégique ouverte et ne rien faire lorsque l'une de ses industries clés est menacée par des subventions étrangères massives. Alors que les grandes économies adoptent des politiques agressives pour protéger leurs marchés ou exporter leurs surcapacités, l'Europe ne peut rester silencieuse et passive. IndustriAll Europe soutient l'application de mesures de protection qui doivent être maintenues tant que la distorsion existe et que les règles nécessaires à une concurrence mondiale équitable ne sont pas satisfaites.

Toutefois, les travailleurs sont toujours parmi les premières victimes d'une guerre commerciale et la Chine a déjà laissé entrevoir ses propres droits de douane et mesures de rétorsion. Les restrictions à l'exportation, les limitations d'accès au marché et les droits de douane unilatéraux conduisent toujours à la destruction d'emplois. Dans le contexte actuel, les travailleurs ne peuvent pas se permettre le risque d'une guerre commerciale qui aurait des répercussions dramatiques sur les travailleurs bien au-delà de l'industrie automobile. Les solutions négociées visant à instaurer une concurrence loyale, fondée sur des règles et des principes universels, sont toujours préférables à une guerre sans fin où il n'y a que des perdants.

⁵ <https://www2.itif.org/2024-chinese-ev-innovation.pdf>

Pour ces raisons, et même si les droits de douane provisoires sont basés sur des règles et des procédures conformes aux règles de l'OMC, il est essentiel de trouver une solution négociée garantissant un commerce équitable et une concurrence loyale sur le marché mondial de l'automobile, en particulier pour créer les conditions économiques nécessaires aux investissements sans précédent qu'exige la transition climatique. Même si les Etats membres ont adopté les droits de douane finaux proposés par la Commission européenne⁶, il convient de tout mettre en œuvre pour obtenir une solution négociée pour le long terme, tout en gardant à l'esprit les principes généraux du commerce équitable, tels que des règles du jeu équitables, l'interdiction du travail forcé et la nécessité de mettre en œuvre des systèmes de vigilance raisonnable solides tout au long de la chaîne d'approvisionnement.

Les droits de douane supplémentaires, s'ils sont parfois nécessaires, ne font pas une politique industrielle et doivent être un outil temporaire. En raison des fortes dépendances mutuelles, industriAll Europe est favorable à une politique qui vise à créer une concurrence loyale ainsi qu'à renforcer la part de la valeur ajoutée européenne de tous les véhicules. La création de valeur et l'emploi sur les sites européens, ainsi que des normes environnementales et sociales élevées tout au long de la chaîne d'approvisionnement, doivent être au centre de l'approche européenne. C'est pourquoi l'UE doit veiller (par le biais d'obligations et de conditionnalités juridiquement contraignantes) à ce que les entreprises étrangères qui investissent en Europe, y compris les entreprises chinoises, créent des emplois de qualité au niveau local et génèrent des bénéfices connexes pour la chaîne d'approvisionnement locale. L'Europe ne peut pas construire l'avenir de sa chaîne d'approvisionnement automobile sur des « usines tournevis » qui ne réalisent qu'un nombre très limité d'opérations d'assemblage final tout en important la majorité des composants.

Le mécanisme d'ajustement carbone aux frontières doit être étendu à tous les composants et produits finis importés dont l'empreinte carbone est significative. Les travailleurs de l'industrie veulent une stratégie globale pour transformer l'industrie automobile européenne afin qu'elle soit en phase avec le défi climatique.

4. Un cadre de transition juste renforcé

Le nombre important des pertes d'emploi annoncées chez les sous-traitants et les constructeurs invite à renforcer le cadre européen de transition juste afin qu'il bénéficie aussi aux travailleurs de l'industrie automobile partout en Europe. En plus des mesures générales réclamées par industriAll Europe⁷, ceci implique notamment :

- Que l'observatoire de la transition juste récemment mis en place par la Commission européenne suive de près l'évolution de l'emploi et des compétences dans l'ensemble du secteur automobile et des filières industrielles qui y sont liées (amont et aval) et que les données récoltées servent à la rédaction des « Rapports d'étape » servant de base aux clauses de révision des règlements fixant les standards d'émission de CO2
- Un recueil de données relatives à l'emploi qui soit beaucoup plus rapide, de manière à ce que les statistiques reflètent mieux et plus rapidement l'évolution observée dans la réalité ;
- Des données relatives à la répartition géographique des pertes et créations d'emplois dans le secteur automobile avec une attention particulière aux régions les plus dépendantes de cette industrie ;
- Que ces recueils de données interviennent suffisamment tôt pour que, comme le prévoit le règlement sur les standards d'émissions de CO2 pour les voitures et camionnettes, la Commission

⁶ https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/statement_24_5041

⁷ <https://news.industriall-europe.eu/p/justtransition>

européenne puisse identifier les besoins en financement et formuler « les propositions de mesures financières adéquates pour répondre aux besoins recensés ».

- Les fonds mis à la disposition de la transition juste dans le secteur automobile et sa chaîne d’approvisionnement doivent être adéquats compte tenu des besoins importants de formation et de requalification ainsi que de diversification économique et, le cas échéant, de reconversion de sites. Compte tenu de l’urgence de la situation dans la filière automobile, le recours à ces fonds doit être le plus simple et le plus rapide possible et accessible à toutes les entreprises, quelle que soit leur taille. L’enveloppe mise actuellement à la disposition du Fonds de transition juste, dont la moitié provient du plan de relance européen qui arrive à échéance en 2027, ne suffira assurément pas.

5. Un plan pour une mobilité durable et inclusive

L’accès à la mobilité étant une condition essentielle à l’inclusion sociale, industriAll Europe ne peut que réitérer son appel à l’adoption d’un plan pour une mobilité durable et inclusive en Europe.⁸ Au lieu d’axer sa politique des transports sur une évolution technologique vers l’électrification et la numérisation, l’UE devrait repenser son système de transport de manière à placer les citoyens et les travailleurs au centre des discussions, tout en prenant comme point de départ le besoin urgent de le rendre compatible avec les limites planétaires.

Vu l’importance de la précarité en la matière, établir un droit à la mobilité devrait être une priorité de l’action de l’UE, notamment pour les régions rurales et enclavées. Il pourrait s’appuyer sur

- Des mesures ciblées de soutien à l’acquisition de véhicules zéro émission au bénéfice des ménages modestes et la classe moyenne à l’instar du leasing social français, et à la reconversion des véhicules à moteur à combustion interne (économie circulaire) ;
- Des incitations à la production et à l’achat en Europe de petits véhicules zéro émission qui soient abordables ;
- Des investissements publics dans les infrastructures de transport pour favoriser la multimodalité, le transfert modal là où c’est nécessaire et possible et les transports publics ;
- La promotion de conventions collectives d’entreprise pour la mobilité durable, sans compromettre les négociations salariales, les cotisations sociales ou les régimes de retraite ;
- La mobilisation des ressources du Fonds Social Climat pour lutter contre la précarité en termes de mobilité

⁸ https://news.industrialall-europe.eu/documents/upload/2023/7/638245944318452588_Position_paper_-_CO2_standards_and_Euro_7_-_automotive_workers_need_to_be_on_board_-_EN.pdf