



Europäischer Metallgewerkschaftsbund  
Fédération Européenne des Métallurgistes  
European Metalworker's Federation

## Perspectives futures de l'industrie automobile européenne

Prise de position de la Fédération européenne des Métallurgistes (FEM) relative au groupe CARS 21

*(approuvée par le 100<sup>ième</sup> Comité Exécutif de la FEM  
Luxembourg, les 7 et 8 juin 2005)*

### 1. Défis et modification des structures

L'industrie automobile européenne est le plus grand marché automobile du monde. L'Europe occidentale, nouveaux Etats membres compris, représente une part de 30% dans la production automobile mondiale. Pourtant, en raison de la saturation des marchés, en particulier en Europe de l'ouest, ses taux de croissance seront dorénavant inférieurs à ceux des nouvelles régions émergentes de l'espace asiatique. L'industrie automobile européenne est en outre confrontée à d'énormes défis. Toute la chaîne de création de valeur ajoutée est sous pression, depuis le fabricant jusqu'au distributeur, en passant par les fournisseurs et les prestataires de services.

Ces défis sont les suivants :

Une concurrence mondiale accrue assortie de surcapacités croissantes, une concurrence accrue en matière de coûts et d'innovations, l'augmentation massive du prix des matières premières ; l'augmentation de la pression sur les coûts de la chaîne de création de valeur ajoutée, particulièrement sur les fournisseurs; l'augmentation croissante des capacités en Europe de l'Est, notamment dans les nouveaux Etats membres, la pression sur les sites de production d'Europe de l'Ouest et leurs travailleurs en faveur des délocalisations et, surtout, des transferts structurels massifs entre constructeurs et équipementiers.

Simultanément, des mesures de régulation prises au niveau de l'UE dans divers champs politiques affectent les conditions de développement de l'industrie automobile européenne. Tout ceci peut avoir pour conséquences que les opportunités de croissance ne soient pas saisies, que la dynamique d'innovation se ralentisse, provoquant ainsi une évolution négative de l'emploi en Europe. Par conséquent, nous avons besoin d'urgence d'un cadre politique régulateur qui crée de meilleures conditions pour l'industrie automobile et en améliore les perspectives d'emploi.

### 2. Propositions pour une nouvelle politique européenne de l'automobile

#### 2.1 Croissance, innovation et emploi

L'industrie automobile en Europe est un secteur très important au niveau économique et social. Ses secteurs clés emploient directement 1,9 million de travailleurs. Si l'on ajoute les branches secondaires, ce sont plus de 12 millions de travailleurs qui dépendent de l'automobile. Ceux-ci ont besoin de perspectives d'avenir pour les entreprises et l'emploi sur les différents sites. Il est essentiel d'élaborer des conditions générales en vue d'une stratégie à long terme pour l'industrie automobile européenne, dont le résultat soit à la fois « **plus de croissance, d'innovation et d'emploi** ». Cet objectif doit être placé, sous la forme d'une approche intégrée, au centre d'une nouvelle politique industrielle de l'Union européenne pour ce secteur. Il faut donc se féliciter tout particulièrement du fait que la Commission européenne ait mis en place, dans le cadre de l'initiative « Cars 21 » les organes de participation nécessaires pour associer les principaux acteurs à un stade précoce.

Il nous faut un modèle consensuel viable à long terme, qui allie d'une part les objectifs de croissance et de compétitivité, et d'autre part les objectifs en matière de développement de l'emploi et d'établissement de normes sociales et environnementales de haute qualité.

Un tel « modèle consensuel européen » sera avantageux par rapport à tous les autres modèles, parce qu'il peut miser sur la haute motivation des travailleurs et de leurs représentants qui s'engagent, sur la base de normes sociales élevées et de droits de participation, en faveur d'une modernisation et d'une amélioration constantes des structures. La participation et le dialogue sont des principes fondamentaux qui doivent être appliqués aux autres niveaux décisionnels également.

## **2.2 Une meilleure réglementation pour la croissance, l'innovation et l'emploi**

Il nous faut une nouvelle qualité de la politique industrielle, avec pour objectif une meilleure réglementation pour « **la croissance, l'innovation et l'emploi** ». Une politique industrielle européenne pour le secteur automobile doit poursuivre cet objectif à long terme, mais aussi l'atteindre par la mise en œuvre concrète de la réglementation.

- Toutes les mesures politiques de réglementation doivent suivre une approche intégrée, puis être orientées et évaluées en vue de réaliser également chacun de ces trois objectifs.
- Dans le cadre du processus « Cars 21 », il convient de fixer des objectifs à long terme, mais aussi des procédures garantissant à un stade précoce la participation des principaux acteurs à l'évolution des conditions cadres politiques et des dispositions légales.
- La législation ne doit pas contenir d'exigences contradictoires, ni poursuivre des objectifs controversés. Pour prévenir les effets cumulés, il convient de désigner une fonction de coordination centralisée et de tendre vers une meilleure coordination politique au sein de la Commission et dans les Etats membres.

## **2.3 Des conditions de concurrence loyale dans l'Europe élargie**

Afin de favoriser le développement commun de l'Europe élargie, il importe d'activer le développement ciblé des infrastructures et du niveau régional dans les nouveaux Etats membres. Toutes les parties prenantes en bénéficieraient. Il ne faudrait pas, toutefois, qu'elles entraînent une situation sociale et industrielle bancale, qui verrait des délocalisations massives d'emplois et une spirale descendante des revenus et des conditions de travail dans l'Union européenne.

Des conditions loyales de concurrence sont nécessaires !

- L'UE est invitée à créer des conditions fiscales propres à éviter toute concurrence déloyale.
- Des lois spécifiques au secteur automobile doivent être élaborées en approche intégrée, de façon à éviter les distorsions de concurrence.
- Les instruments du droit aux subventions doivent être renforcés et appliqués en conséquence, de façon à prévenir la subvention déloyale des sites.
- L'encouragement de structures internes à l'UE, associé à une politique industrielle adéquate, devrait également viser la promotion des nouveaux Etats membres, ainsi que le maintien et le développement des structures existantes dans les secteurs clés traditionnels de l'industrie automobile.

## **2.4 Amélioration de la capacité d'innovation**

Les perspectives d'avenir de l'industrie des constructeurs et équipementiers automobiles dépendent avant tout de la concurrence en matière d'innovation, et non de la concurrence sur les coûts. La capacité à innover est la clé d'une croissance durable, de la garantie et de la création d'emploi. Dans les prochaines années, l'industrie européenne des constructeurs et équipementiers automobiles aura la possibilité de croître et de développer l'emploi, en premier lieu grâce à l'utilisation de nouvelles technologies. Selon l'étude « FAST 2015 » effectuée par la société Mercer/Fraunhofer, l'industrie automobile européenne peut devenir le moteur mondial de la croissance, et elle possède notamment, dans le secteur des équipementiers, le potentiel pour accroître l'emploi de 60% d'ici 2015. Il ne sera toutefois possible de tirer parti de ce potentiel que si les fonds nécessaires à l'investissement peuvent être débloqués. Selon cette étude, les besoins en investissements dans le secteur des équipementiers augmentent énormément et doubleront d'ici à cette même année 2015. C'est un taux que ne peuvent plus soutenir beaucoup d'entreprises. En particulier, les équipementiers de taille moyenne ou réduite manquent cruellement de capital propre et subissent des restrictions de la part des institutions financières dans l'octroi de crédits.

- Dans le cadre de la politique de recherche de l'UE et, en particulier, du 7<sup>ième</sup> programme cadre, la recherche fondamentale, le développement et en particulier la mise en œuvre accélérée des innovations dans le secteur automobile doivent faire l'objet d'une promotion résolue.
- Des concepts novateurs, de nouvelles solutions sont également nécessaires en matière de développement du transport et de la mobilité, de systèmes de communication, d'émissions de gaz, de sécurité et de modes de traction alternatifs. Ils doivent être dotés d'un cadre et d'un budget raisonnables dans l'encouragement de la recherche, de façon à générer des avantages concurrentiels et de nouveaux débouchés.
- Les possibilités de financements pour les PME d'équipement doivent être améliorées. De nouvelles normes et initiatives sont nécessaires pour encourager la coopération et la mise à disposition de capital à risque.

## **2.5 Promotion de l'innovation dynamique dans les « pôles de valeur ajoutée »**

Les « pôles de valeur ajoutée » régionaux et supranationaux font partie des caractéristiques positives qui distinguent l'industrie automobile européenne. Il existe là de magnifiques exemples de coopération entre les fabricants, les équipementiers, les prestataires de services en ingénierie et les grandes écoles et universités. Ces pôles de valeur ajoutée ont non seulement pour effet de libérer d'énormes synergies, mais, du fait de la mise en commun de leurs compétences, ils sont aussi relativement résistants aux processus de délocalisation et garantissent donc une sécurité d'emploi à long terme dans les régions concernées.

- Ces approches doivent bénéficier du soutien de la politique industrielle de l'UE. Cela vaut pour l'intégration des régions « automobiles » frontalières des nouveaux États membres de l'UE dans ces pôles, mais s'applique aussi aux nouveaux pôles qui viendraient à se former. Les dialogues menés en matière d'innovation aux niveaux européen, national et régional doivent servir à perfectionner le développement de ces approches.
- Si nous voulons préserver les structures européennes, il faut qu'un flux de savoir et d'innovation circule à l'intérieur de nouvelles structures de mise en réseau. Favoriser la création de ces structures constitue une des principales missions de l'UE dans le domaine de la politique industrielle et doit se refléter dans les instruments politiques de la recherche et du marché de l'emploi.

## 2.6 Promotion de la mise en réseau des savoirs et de l'organisation des apprentissages

Pour assurer leur succès futur, les entreprises sont contraintes d'élaborer et de fabriquer, dans des délais de plus en plus courts, de nouveaux produits intelligents. Dans ce contexte, les connaissances des travailleurs revêtent une importance considérable.

L'utilisation rapide et en réseau des connaissances est devenue le facteur déterminant de la réussite des entreprises, et elle occupe une place clef dans la concurrence du XXI<sup>ème</sup> siècle.

- L'utilisation et la promotion dans une très large mesure des connaissances des travailleurs sont donc l'une des principales missions d'avenir de l'industrie automobile européenne.
- L'apprentissage tout au long de la vie et le développement des compétences doivent prendre une place centrale dans l'évolution de l'organisation et des effectifs des entreprises du secteur automobile européen. Les décideurs politiques de l'UE doivent considérer comme une de leurs priorités la promotion du développement des compétences et la mise en réseau des savoirs.
- La Commission européenne doit organiser un dialogue avec les principaux acteurs, pour pouvoir débattre des possibilités de promotion ciblée.

## 3. Principaux domaines de la réglementation dans CARS 21

### 3.1 Une réglementation améliorée

Nous avons besoin d'une nouvelle qualité de politique industrielle. Celle-ci doit viser l'amélioration de la réglementation. Toutefois, cette politique doit également être susceptible d'apporter « **plus de croissance, plus d'innovation et plus d'emploi.** » Cet objectif doit être placé, sous la forme d'une approche intégrée, au centre d'une nouvelle politique de réglementation de l'Union européenne pour ce secteur. Les discussions dans le cadre du groupe « Cars 21 » devraient permettre d'élaborer des procédures axées sur les principes suivants :

- La réglementation doit servir l'objectif de contribuer non seulement à l'utilité sociale, économique et écologique, mais aussi à l'amélioration de la situation de l'emploi et des conditions sociales.
- Les dispositions légales doivent être débattues, avec la participation des principaux acteurs, à un stade précoce.
- Ces discussions doivent viser essentiellement à se mettre d'accord, autant que possible, sur le calendrier concernant la fixation des priorités, les alternatives et les répercussions.
- Des études indépendantes, à effectuer à intervalles réguliers, doivent offrir une meilleure base de décision (par exemple, évaluation scientifique des conséquences, benchmark pour la comparaison des réglementations avec celles d'autres régions économiques, etc.).

### 3.2 Compétitivité et emploi

- La Commission européenne est invitée à présenter des propositions visant à déterminer le cadre fiscal applicable aux entreprises.
- La Commission européenne est invitée à renforcer le droit aux subventions et à mettre scrupuleusement en œuvre ses applications. Le droit aux subventions doit également s'appliquer aux fonds structurels, de façon à ce que de simples délocalisations ne soient plus subventionnées.
- Il convient de pratiquer une politique industrielle équilibrée qui ait pour objectifs, tant la promotion des nouveaux États membres que la préservation et le développement des structures existantes de l'industrie automobile dans les secteurs clés traditionnels.

- La réglementation doit toujours augmenter la capacité d'innovation, afin de stimuler la croissance et l'emploi.
- Les recherches fondamentales pré-concurrentielles, les développements et applications dans le domaine de la technologie automobile, ainsi que des systèmes de transport, de communication, de logistique et de mobilité, doivent être nettement favorisées dans l'Union européenne.
- Les champs d'innovation stratégiques sont :
  - les nouveaux concepts d'entraînement (optimisation des entraînements conventionnels, concepts hybrides, cellules de carburant), pour pouvoir appliquer une stratégie de transition vers une réduction durable du CO<sub>2</sub>,
  - le développement et l'application du système de navigation par satellite GALILEO comme base d'infrastructure pour des systèmes intelligents de communication, de direction et de commande et
  - les conditions cadres de mise en réseau des transporteurs (rail, route et voies fluviales) comme partie intégrante d'une stratégie intelligente d'économie des transports.
- Il faut en outre éviter de mettre en danger, voire de ruiner, la compétitivité du moteur diesel par des normalisations supplémentaires à court terme. Le moteur diesel ne peut être remis en question en tant qu'option de base. Les normes ciblées ne doivent pas prescrire certaines technologies aux dépens d'autres.
- Les réseaux d'innovation régionaux et supranationaux (« pôles de valeur ajoutée ») font partie des caractéristiques positives qui distinguent l'industrie automobile européenne. Non seulement ceux-ci libèrent d'énormes synergies, mais ils garantissent également la sécurité de l'emploi à long terme. Ces approches doivent bénéficier, au sein de l'Union européenne, d'un soutien marqué. L'un de leurs points forts devrait être l'intégration des régions frontalières des nouveaux États membres dans ces pôles.
- La Commission européenne est invitée à accorder une priorité élevée à la promotion du développement des compétences et de la mise en réseau des savoirs. La connaissance et la mise en réseau des savoirs sont les facteurs déterminants de la concurrence future. Le dialogue avec les principaux acteurs est nécessaire si l'on veut discuter des possibilités ciblées de promotion.
- Les structures de participation et de contribution des travailleurs dans un processus menant à davantage de « **croissance, d'innovation et d'emploi** » dans l'industrie automobile ont besoin d'être consolidées et épurées. En conséquence, la ligne de développement à suivre ne consiste pas à supprimer les droits de participation, mais à les renforcer en conformité avec le modèle social européen.
- Les Comités d'entreprise européens sont la réponse à l'intégration croissante des entreprises au niveau européen. Des sujets tels que l'emploi, la capacité d'emploi, les investissements, les décisions au niveau des sites et les conditions de travail revêtent une importance internationale croissante. Pour relever ces défis de plus en plus nombreux, il faut renforcer le rayon d'action des Comités d'entreprise européens par la révision – toujours en souffrance – de la directive sur les CEE.
- Face aux défis liés aux changements démographiques, il convient d'établir un dialogue avec les plus importants acteurs du secteur automobile, sur l'élaboration de concepts de travail, d'emploi et de développement appropriés. En ce qui concerne le concept de travail, il est particulièrement important de développer des solutions exemplaires qui contribuent à la

sauvegarde et à l'extension du savoir-faire ainsi qu'à la transmission des connaissances et de l'expérience d'une génération à une autre.

- Enfin – et surtout - la Commission européenne est tenue de faire respecter les normes sociales minimales de l'Organisation internationale du Travail (OIT) dans les sites automobiles et équipementiers de l'UE élargie.

### **3.3 Approche intégrée de la sécurité du trafic et de l'environnement**

Le groupe CARS 21 devrait discuter des législations existantes et prochaines qui concernent l'automobile et en examiner la compatibilité mutuelle des divers instruments. Ce processus devrait mener à la formulation de propositions pour le processus législatif, et peut inclure des propositions concernant la révision de directives spécifiques. Cela vaut en particulier pour les domaines de la sécurité du trafic et de l'environnement, de façon à ce qu'émergent des attentes d'utilité raisonnables en termes d'environnement, de compétitivité, de dynamisme d'innovation et d'emploi.

### **4. Conclusion**

Le but d'une politique européenne pour le secteur automobile doit être de développer un modèle consensuel européen viable à long terme caractérisé par un équilibre entre la compétitivité, la responsabilité sociale et environnementale. Un tel consensus de base doit allier l'innovation et la compétitivité d'une part et les objectifs en matière de développement de l'emploi et d'établissement de normes sociales et environnementales élevées d'autre part. Ceci devrait servir de lignes directrices pour une initiative « CARS 21 » orientée vers le moyen terme.