



Fermeture de l'usine OPEL à Anvers Une politique industrielle européenne d'avenir

Background:

Producteur majeur de l'industrie automobile, General Motors s'est trouvé au bord de la faillite en 2008. Le gouvernement fédéral américain a mis en place un plan de sauvetage de 9 milliard \$ et a annoncé un plan de restructuration incluant des licenciements de 8000 travailleurs et une réduction de la production de 20% due à la baisse de la demande. GM voulait vendre Opel à un consortium, qui aurait sauvé une partie des employés, mais l'accord a été rompu suite à la décision de GM d'inclure Opel dans sa stratégie globale. La production des véhicules GM en Europe est concentrée en Allemagne, Belgique, Espagne, Pologne et au Royaume Uni.

Fermeture et licenciements:

A partir de 2001, les premières rumeurs sur la fermeture de l'usine d'Anvers ont commencé à circuler. Le gouvernement régional de la Flandre a versé presque € 18 million en subside direct à Opel, alors que les travailleurs ont contribué à hauteur de € 26 million par an depuis 2007 à travers des réductions de salaires, de bonus et de temps de travail. Quand Opel avait donc besoin d'aide, les gouvernements et les travailleurs étaient généreux. Cependant, au moment où la direction de GM doit restructurer, les gouvernements et les travailleurs ne reçoivent pas de réponses à leurs soucis de la part de l'entreprise. Suite à une année de rumeurs et d'incertitudes, la fermeture de l'usine Opel a été annoncée le 21 janvier 2010 par le directeur général *Nick Reilly*, qui a expliqué que cette décision est le 'résultat regrettable de la réalité économique actuelle et du monde de l'entreprise'.

Cependant, d'après le Comité d'entreprise européen (CEE), cette fermeture serait une 'décision inéquitable et économiquement insensée'. Le CEE a d'ailleurs fait une proposition de sauvetage qui repose sur la solidarité européenne et qui vise à maintenir la production sur tous les sites en Europe. Malgré ce fait, la direction d'Opel continue dans sa détermination à fermer l'usine et pense qu'elle peut agir avec mépris vis à vis l'esprit de la Directive CEE. C'est une attaque contre le Modèle social européen!

Suite à cette décision, 2600 travailleurs perdront leurs emploi quand la production s'arrêtera dans l'usine et qu'elle fermera ses portes en juin-juillet 2010. Les pertes d'emploi parmi les sous-traitants et les producteurs de pièces sont estimées autour de 5000! Les pertes d'emploi en Allemagne sont estimées à 4000. Les modèles auparavant fabriqués à Anvers seront produit en Corée du Sud et partiellement en Allemagne (NB. La Corée du Sud attend l'approbation du PE pour signer un accord de libre échange avec l'UE). Pour assurer la survie d'Opel GM demande € 2,7 milliard en aide d'état. Dans sa stratégie de restructuration, GM a décidé que l'usine d'Anvers n'avait plus sa place, malgré le fait que cette usine a produit un joli profit de € 3,4 million in 2009 - l'*annus horribilis* de l'industrie automobile européenne. Cela suite à un transfert de € 30 million à GM Europe afin de couvrir les pertes des autres sites.

Visite de solidarité du Groupe S&D à Anvers:

Le 26 janvier, les travailleurs des usines allemandes ainsi qu'une délégation des membres du Groupe S&D (Kathleen Van Brempt, Jutta Steinruck, Evelyn Regner and Olle Ludvigsson) se sont rendus à l'usine d'Anvers et ont fait appel à la solidarité européenne! Suite au succès de cette délégation, des délégations similaires pourraient être organisées sur des sites où des restructurations majeures se préparent.

Débat en plénière:

Le lundi 8 février notre Groupe a fortement insisté auprès de la Commission afin qu'elle soit davantage proactive et proposer une solution européenne à la crise, fondée sur la solidarité tout en appliquant la mise en œuvre correcte de la législation européenne et des règles d'aide d'état. Nos membres ont également souligné le manque de solidarité dans les rangs du PPE et des Libéraux (représentés uniquement par leurs membres belges!)

Réactions faibles de la Commission européenne:

La Commission européenne a annoncé que l'usine d'Anvers serait éligible au Fonds européen d'ajustement à la mondialisation au cas où la Belgique déciderait de déposer une demande. Elle a également promis une investigation concernant les aides d'état et a initié un rapport ex-ante malgré le manque d'une base légale claire. Ceci, cependant, est trop peu et arrive trop tard. Quand il s'agit de fusions et de rachats, la Commission européenne joue un rôle majeur contrôlant des critères spécifiques. Même les plus grandes sociétés du monde, telles que Microsoft, craignent les pouvoirs et les jugements de la Commission. Par contre, quand il s'agit de restructurations, nous ne pouvons que constater la faiblesse apparente de la Commission.

Respect de la législation et des obligations contractuelles:

L'annonce de la fermeture de l'usine d'Anvers est arrivée avant le dépôt d'un projet commercial plus général des opérations d'Opel, qui aurait du conditionné la décision de fermeture. Vu l'Article 27 de la Charte des droits fondamentaux¹, la Directive concernant les droits d'information et de consultation des travailleurs (Directive 2002/14/EC du Parlement européen et du Conseil du 11 mars 2002) et la Directive concernant les CEE, il est difficile de voir comment les droits des travailleurs européens de GM sont respectés et les obligations de l'entreprise remplies dans l'absence d'un projet commercial clair.

De plus, les conventions collectives entre GM Europe et les syndicats contiennent des engagements concernant la production des véhicules SUV sur le site d'Anvers. Malgré cela, l'annonce de la direction du 21 janvier indique que ces véhicules seront dorénavant produits en Corée du Sud. Cela représente une infraction aux obligations contractuelles de l'entreprise. En même temps la direction de GM cherche à attirer des investissements de la part de l'UE, des Etats membres et la Banque européenne d'investissement.

Future stratégie

Près d'un milliards de voitures seront produites dans les 20 années à venir: la question qui se pose est: Combien d'entre elles seront vertes et combien d'entre elles seront produites dans l'Union européenne? Plutôt que de se battre pour des petites parts de marché entre Etats membres, l'UE devrait chercher à acquérir de nouveaux marchés et distribuer la production parmi ses sites dans toute l'UE. Les Socialistes et Démocrates doivent agir pour développer la production dans l'UE avec un changement progressif vers des voitures vertes.

Dans le **court-terme** nous devrions :

- mettre une pression politique sur la direction de GM afin de **maintenir la production** à Anvers et suivre de près le procès dans les tribunaux belges

¹ “Les travailleurs ou leurs représentants doivent se voir garantir, aux niveaux appropriés, une information et une consultation en temps utile, dans les cas et conditions prévus par le droit communautaire et les législations et pratiques nationales”

concernant les obligations contractuelles d'Opel à continuer la production des véhicules SUV à Anvers (la question de l'applicabilité des accords collectifs transnationaux)

- nous assurer de ce que la **Commission européenne applique la Directive CEE** et sanctionne l'entreprise en cas de non-respect
- organiser une conférence **S&D sur l'avenir de la politique industrielle européenne** (octobre 2010)
- adopter une stratégie du Groupe concernant les emplois verts, y compris une stratégie spécifique pour la production dans le secteur automobile et des utilitaires

Dans le **moyen terme**, nous devons exercer une pression sur la nouvelle Commission Barroso afin de :

- **mettre en place une politique industrielle européenne efficace, proactive et ambitieuse** afin de maintenir et développer une activité industrielle de haute qualité avec de meilleurs liens entre la compétitivité, les industries et les compétences dans le cadre de la stratégie 2020.
- exiger la mise en place d'un **Conseil européen du secteur de l'automobile** et créer une stratégie européenne pour l'automobile (similaire à celui dans le domaine de la construction navale LeaderSHIP) sur la base de la demande de la Fédération européenne des syndicats de la métallurgie, afin de garantir une stratégie intégrée du secteur automobile, y compris le secteur des sous-traitants, les compétences etc.
- garantir à ce que **les Fonds européens** (10 milliards in 2009) soient liés à des conditions fortes d'investissement dans la recherche et le développement et la transition vers une économie durable ainsi qu'au respect des obligations contractuelles; garantir que la Banque européenne d'investissement n'encourage pas simplement les délocalisations vers des régions à bas-coût, car ce type de politique conduit à une réduction de la capacité de production dans toute l'UE alors que l'argent du contribuable sert à couvrir les conséquences sociales (Fonds social européen et Fonds européen de l'ajustement à la mondialisation) créant en même temps une pression sur les salaires et les conditions de travail de bas niveau dans les sites existants.
- adopter une **nouvelle législation** concernant le rôle de la Commission européenne dans les restructurations transnationales avec **des règles et des mécanismes de contrôle clairs**, similaires à ceux qui existent déjà dans le domaine des fusions et des acquisitions, y compris **un pouvoir d'évaluation ex-ante**. Cela permettrait à la Commission d'évaluer la faisabilité, la solidité et l'objectivité des restructurations sur base de projets commerciaux déposés auprès de la Commission en avance. Ce pouvoir pourrait reposer sur l'article 6 du Traité concernant le fonctionnement de l'Union européenne qui vise à la promotion du plein emploi, une protection sociale adéquate, la lutte contre l'exclusion sociale et un niveau élevé d'éducation, de formation et la protection de la santé humaine.
- adopter un **nouveau cadre légal concernant les négociations collectives transnationales** au niveau de l'entreprise ou des secteurs afin de gérer les défis concernant l'organisation du travail, l'emploi, les conditions du travail et la formation. Cela aiderait les partenaires sociaux à améliorer leur capacité à agir au niveau transnational.
- **renforcer la Directive CEE** afin de renforcer la capacité des partenaires sociaux à anticiper le changement et à éviter les crises sociales.

Stephen Hughes
Vice-président

23 février 2010