



METAUX

*L'efficacité
Réformiste*

**COMITE DE
COORDINATION
DES SYNDICATS
FORCE OUVRIERE**



**« Atelier d'un panel d'experts sur les compétences »
Bruxelles, Belgique 18 & 19 mars 2008.
« Skills Experts Panel Workshop »**



Introduction de JL Lebrun et Fernando Vasquez, responsables de la DG Emploi à la commission européenne qui ont rappelé les conclusions du Forum restructuration d'octobre 07 et les attentes de cet atelier pour anticiper les mutations industrielles et économiques lors des restructurations.

La présidente, le professeur Maria João Rodriguez, présente le but et la portée de l'atelier. L'union européenne a choisit le secteur automobile pour mener cette expérience pilote où les compétences sont le facteur clé de la réussite.

Les **caractéristiques principales de la méthodologie** développée sont :

- Développement d'une approche proactive ;
- Identification des scénarios cohérents, plausibles mais contrastés pour soutenir des choix stratégiques ;
- Adaptation à des contextes nationaux différents ;
- Prévision et analyse, conformité de la compatibilité avec NACE, ISCO et ISCED ;
- Se concentrer sur les utilisations possibles différentes ;
- Identification d'emplois émergents et des compétences.

➤ **Les étapes méthodologiques**

Etape 1 : Quel est le but de cet atelier ?

Etape 2 : Comment les activités économiques doivent être considérées ?

Etape 3 : Quelles tendances d'emploi et des structures dans ces activités ?

Etape 4 : Quels sont les pilotes principaux de changement de ces activités ?

Etape 5 : Quelles sont les compétences émergentes principales dans ces activités ?

Etape 6 : Quels sont les scénarios principaux et leurs implications pour les tendances d'emploi ?

Etape 7 : Quelles sont les implications de ces scénarios pour des compétences et des métiers ?

Etape 8 : Comment les choix stratégiques principaux doivent percevoir ces besoins de compétences ?

Etape 9 : Quels sont certaines des implications plus spécifiques pour l'enseignement ?

Etape 10 : Recommandations principales

Programme de travail

- Introduction : les objectifs, la portée de cette étude ;
- Données économiques et des tendances d'emploi ;
- Dynamique de changement de l'industrie automobile ;
- Quels scénarios pour l'avenir de l'industrie automobile en Europe ?
- Implications des scénarios pour les tendances d'emploi, les compétences et les profils des métiers ;
- Choix stratégiques principaux - le rôle des acteurs.

➤ TENDANCES ECONOMIQUES et SOCIALES

Tendances économiques

L'industrie automobile, acteur clé du développement de l'économie, représente un poids 3% du PIB.

Les tendances visibles 2000/2006, résultent de la mondialisation.

Au niveau mondial on constate un marché en croissance avec une émergence de la zone Asie Océanie (*40% de la production mondiale*), une zone nord-américaine en panne et un marché européen mature.

L'industrie européenne représente 30% de la production mondiale avec une concentration sur quelques pays.

Fabrication historique dans quelques pays, y compris l'Allemagne (*n°4 producteur dans le monde*), émergence de nouveaux pays avec la prédominance industrielle d'investissement hors UE, notamment la Russie et la Turquie. Il devrait y avoir une augmentation significative de la production dans ces pays.

Le marché automobile est un marché où les structures de marché sont très hétérogènes.

Deux facteurs principaux à cette tendance :

élargissement de gamme de revenus du ménage, liés avec l'expansion géographique de l'Europe et mouvements sociaux.

Cette tendance a des conséquences considérables pour les fabricants généralistes et les fournisseurs.

Les exportations de véhicules automobiles ont augmenté 2.5 fois plus rapidement que la croissance de PIB, au cours des années 1999-2006 la contribution de véhicules automobiles aux recettes d'exportation totales de l'Union européenne sur le commerce avec le reste du monde est très substantielle.

Les segments ont tendances à se chevaucher avec un phénomène de compression des segments.

L'investissement dans les dépenses d'avenir est décisif : 1€ dépensé par le constructeur = 2€ dépensés chez l'équipementier.

Les investissements actuels faits par Renault devraient aboutir à la croissance future.

Tendances sociales

L'emploi est de 2,7 millions, recul depuis 2004 dans les anciens états membres et augmentation dans les nouveaux états membres.

Localisation des emplois : concentration en Allemagne (*Stuttgart, Bavière Inférieure*) et autour de Prague dans la république tchèque, Franche-Comté en France et Navarre en Espagne.

Les ouvriers manuels représentent toujours la plus grande partie de la main-d'œuvre dans la plupart des pays - autour de 60 % dans l'UE15 en 2007 et plus de 70 % dans les nouveaux Etats membres.

Tendance générale très nette à la hausse des emplois plus qualifiés.

Tendance au vieillissement, moins de diplômé dans les nouveaux états membres.

En Allemagne, 34 % des employés sont des ouvriers qualifiés, en Italie, 17 %.

Parmi les techniciens, 3 sur 5 sont des ingénieurs, 2 pour 5 en Espagne et dans les nouveaux Etats membres.

➤ **Les étapes majeures de l'industrie d'aujourd'hui :**

L'externalisation et les équipementiers ;

L'internationalisation, à partir de la deuxième moitié des années 1980 qui s'est accéléré depuis l'innovation ;

Incontournable RD et des dépenses de marketing ;

Fusions, joint-ventures, des partenariats ;

Croissance des emplois au cours de la décennie passée ;

Localisation dans l'Europe Centrale et de l'Est ;

Changement au sein de l'Union européenne de la composition des emplois qualifiés dans l'UE 15.

➤ **Dynamique du changement de l'industrie automobile.**

Pendant les deux dernières décennies, l'industrie automobile a déjà éprouvé des changements significatifs d'une grande portée :

- des fabricants européens se sont adaptés à plusieurs chocs pétroliers et hausse des matières premières

- fabricants d'équipement européens - le produit d'externalisation de fabricants - a pris des positions centrales.

La main-d'œuvre s'est adaptée par des programmes de restructuration significatifs

➤ **Le potentiel de croissance du marché** (*90 millions de véhicules en 2020*), selon plusieurs estimations (*62 millions en 2006*) accompagne une nouvelle période de grands changements :

La mondialisation, l'apparition de nouveaux pays "automobiles", la nouvelle division intra-européenne du travail, des enjeux énergétiques, des défis environnementaux, de nouvelles technologies, dispositions réglementaires.

Quant à dynamique internationale : technologies émergentes et changements de société, l'industrie automobile mondiale change : nouveaux marchés, nouveaux acteurs, nouveaux produits. L'industrie pourtant, européenne doit rester un acteur mondial majeur. Pourrait-il être dominant dans l'avenir et se développer ?

Pas de réponse robuste : cela dépendra de la mobilisation des ressources et de la gestion du changement pour promouvoir des voitures High Tech.

L'impact réglementaire sur la compétitivité est clair et complexe, parce que cela impacte le coût des véhicules en prenant en compte le facteur innovation.

➤ **Approche intégrée de CARS 21 :**

Assurez un marché ouvert, compétitif et concurrentiel

Faciliter la connaissance, la recherche et l'innovation

Saturation des ressources industrielles par des exportations, qui sont parfois soutenues par l'investissement local (*BMW, VW et des plans de Toyota*). Cela exige la maîtrise technologique et une gamme de produits appropriée (*transmission automatique, la conception, type de moteur*).

Assurez le potentiel de croissance.

Pour les Nouveaux Etats membres, le marché potentiel se situe entre 5 et 8 millions de véhicules soit la moitié du volume actuel dans la zone européenne élargie.

Quels scénarios ?

Scénario 1 : modèle traditionnel, le prix l'emporte sur l'innovation, peu d'enrichissement d produit

Scénario 2 : nouveau modèle innovant, propre pour un transport sûr et durable

Nous nous trouvons à la croisée des chemins, on veut un véhicule qui émet peu de carbone (*moins de CO2*), qui propose de nouvelles technologies et de nouvelles sources d'énergie.

L'innovation dans l'industrie automobile est importante pour la croissance d'emploi.
L'emploi accru d'ingénieurs avec le savoir-faire requis est essentiel pour l'innovation.

Le scénario de la nouvelle voiture dépend clairement d'une situation économique européenne favorable. Mais pas seulement... Au cœur de ce scénario, il y a des actions combinées qui favorisent des dépenses futures : infrastructure, RD, investissements financiers et formation. C'est seulement possible dans un contexte de dialogue partagé. Cela mène à **quatre secteurs de recommandations** pour l'apparition du nouveau scénario de voiture :

- une politique pour l'innovation majeure ;
- une politique réglementaire développée pour l'activité commerciale ;
- une politique d'infrastructures régionales ;
- une politique de formation et de partenariat social.

➤ **Expériences dans le domaine des accords cadres internationaux : Volkswagen, Daimler Chrysler, Ford et Renault.**

L'accord de Ford-Visteon de 25 Janvier 2000, signé entre la direction et l'EWC de Ford est particulièrement intéressant.

Contexte et objectifs : Ford a externalisé ses fabrications d'équipement à une nouvelle société aux EU : VISTEON (*78000 salariés, plus de 20000 en Europe, 26 usines, principalement en Allemagne et au Royaume Uni*). L'accord a pour but de garantir un chargement des usines de VISTEON en Europe.

Synthèse et conclusions :

Ce deuxième scénario retenu nécessite de prendre du recul mérite, d'être complété en prenant en compte les besoins et de clarifier les compétences.

A l'appui de ces résultats un partenariat avec les entreprises et les partenaires sociaux va se mettre en œuvre.

Rédigé le 19 mars 2008

par Patrick BIAU Secrétaire du Comité de Groupe Renault