



De l'espoir après Forest

Personne ne peut rester impassible face à la débâcle dramatique entourant Volkswagen Forest. Si l'indignation collective émet accusations, analyses et prophéties en tous sens, le vif de l'émotion ne doit pas nous détourner de quelques constatations réalistes qui permettent de relativiser la situation.

D'abord l'amère impression du déjà-vu. Volkswagen Forest est un Renault Vilvoorde bis. La Loi Renault fut pourtant créée afin de veiller à ce que les restructurations ne soient pas annoncées par voie de presse, sans consultation préalable des syndicats. Ce qui ne fut donc pas le cas. La Loi Renault semble n'avoir qu'une valeur symbolique, et laisse au bout du compte le sort des travailleurs inchangé. Au niveau européen, la législation sociale est tout aussi creuse. Le Conseil d'entreprise européen devrait constituer le forum où une restructuration telle que chez Volkswagen est discutée avec les représentants de toutes les succursales. Or, Volkswagen a pu mener une politique du type "diviser pour régner", sacrifiant sans entraves la succursale belge.

L'échec de la législation sociale est aussi l'échec du mouvement social. IG Metall choisit "ses propres travailleurs d'abord", alors que les mêmes représentants syndicaux professent la solidarité internationale au niveau de la Confédération Européenne des Syndicats et de la toute fraîche Confédération Syndicale Internationale. L'Union Européenne offre depuis deux décennies déjà une plateforme pour des conventions collectives de travail européennes qui permettent par exemple la conclusion d'accords pour l'ensemble de l'industrie automobile européenne. Les syndicats européens ne parviennent cependant pas à traduire cette plateforme en

un véritable agenda social européen. Ceci permet le réflexe nationaliste à Wolfsburg.

L'Europe économique a, elle aussi, failli. Le modèle allemand de l'entreprise, avec les syndicats comme dirigeants et la collectivité souvent comme actionnaire, conduit à Wolfsburg à un complexe politico-syndical avec un agenda protectionniste. Dans le marché intérieur européen de la concurrence libre et ouverte, un tel *néonationalisme* est tout simplement inacceptable. La Commission européenne, qui devrait faire office de chien de garde, semble encore être un chien endormi pour le moment.

Les travailleurs à Forest et alentours ne sont dès lors pas tellement les victimes d'un libre marché désordonné, mais sont avant tout les victimes d'un marché européen qui tolère le nationalisme économique et qui n'est donc pas suffisamment libre. Ils sont les victimes de mécanismes de marché inactivés, suite à l'abandon des acteurs de la concertation sociale européenne.

Il est également trop aisé de mettre le triste sort de Volkswagen Forest sur le compte d'une mondialisation effrénée. Grâce à la mondialisation, l'industrie automobile a pu générer d'immenses créations d'emploi dans des parties du monde qui auparavant connaissaient surtout des conditions de pauvreté amères, tel qu'en Inde, en Chine, en Russie, au Brésil et en Europe de l'Est. Des centaines de millions d'automobilistes,



y compris nous les Belges, n'ont jamais eu autant de voiture à si bas prix. Ces avantages énormes ne peuvent pas être niés lorsque nous nous inquiétons, à juste titre, des difficultés d'adaptation de l'industrie belge et de ses travailleurs.

Ce n'est d'ailleurs pas la mondialisation mais bien la faillibilité humaine qui est la cause principale de la dégringolade chez Volkswagen. Le groupe VW a surestimé la croissance sur le marché européen, a investi lourdement dans des projets de luxe (Bentley, Bugatti et Lamborghini) et s'est elle même fait concurrence via l'acquisition

La débâcle chez Volkswagen Forest n'est pas la conséquence de la globalisation, mais plutôt de failles législatives, structurelles et humaines. Le déclin graduel de l'industrie belge n'est pas inévitable.

de Seat et Skoda. D'autres constructeurs automobiles, notamment les Japonais et les Coréens, ont mieux investi et en ont donc également mieux récolté, non pas malgré mais plutôt grâce aux nouveaux débouchés de la mondialisation. Nous aussi pouvons saisir nos chances, comme le témoignent les 800 millions d'euros de nouveaux investissements pour l'assemblage de voitures en Belgique en 2006-2007.

Certains auteurs prédisent l'érosion inévitable de l'industrie automobile belge. Pour le professeur De Grauwe, économiste renommé de l'Université de Leuven, le déclin progressif mais total de toute l'industrie belge serait même une loi économique inéluctable. De telles prophéties pessimistes sont exclusivement basées sur des tendances historiques. Or, l'histoire économique ne se répète pas nécessairement éternellement. La voiture est un concept qui est constamment en phase de réinvention. Personne ne peut aujourd'hui

prédire avec certitude la technologie et les matériaux de la voiture du futur. Si la Belgique réussit à se situer à la pointe de l'innovation, l'industrie à haute valeur ajoutée qui en découle pourra aussi prospérer dans nos contrées.

Le défi pour les responsables politiques belges est donc double. Les travailleurs frappés de licenciement chez VW Forest et ses sous-contractants doivent être soutenus au maximum pour une réintégration rapide dans le marché du travail. Ne condamnons pas ces excellentes forces de travail et leurs familles au chômage forcé avec prépension.

La conjoncture n'est pas mauvaise et l'expérience de Renault Vilvoorde et de la Sabena nous a montré la voie. En même temps nous devons nous réaliser que l'avenir de l'industrie belge dépendra d'un environnement global capable d'attirer l'investissement, l'innovation, la recherche et la technologie. Des pays comme l'Irlande ou la Finlande ont pu, grâce à de larges réformes, se transformer en d'irrésistibles magnétos. La Belgique a au minimum leur potentiel mais n'a pas encore leur vision. VW Forest peut en constituer le catalyseur.

Marc De Vos

Directeur du *think tank* indépendant Itinera
Institute
Professeur de droit social à l'Université de
Gand et à la VUB

Jean Hindriks

Senior Fellow Itinera Institute
Professeur d'Economie UCL



Het Itinera Institute is een onafhankelijke denktank en doetank die, boven partijgrenzen, regionale verschillen en belangengroepen heen, wegen wil aanreiken voor beleidshervormingen met het oog op duurzame economische groei en sociale bescherming in België en zijn regio's.

Itinera Institute VZW-ASBL

Boulevard Leopold II Laan 184d - B-1080 Brussel - Bruxelles

T +32 2 412 02 62 - F +32 2 412 02 69

info@itinerainstitute.org www.itinerainstitute.org

L'Institut Itinera est un think-tank et do-tank indépendant qui, au-dessus et au-delà des partis politiques, des différences régionales et des groupes d'intérêt, veut identifier les chemins de réformes qui garantissent une croissance économique et une protection sociale durables en Belgique et dans ses régions.

Verantwoordelijke uitgever – Editeur responsable: Marc De Vos, Directeur.

Disclaimer: The views presented in this Nota are those of the author(s) and do not necessarily represent those of the Itinera Institute. Nota describe research in progress by the author(s) and are published to elicit comments and to further debate.