

ÉCONOMIE

LE DÉCLIN DE L'INDUSTRIE AUTOMOBILE EN FLANDRE

On avait beau s'y attendre depuis des années déjà, l'annonce eut néanmoins un grand retentissement dans l'opinion lorsqu'elle tomba à la fin de janvier 2010: l'usine *Opel* d'Anvers devra fermer ses portes. Cette fermeture entraînera la disparition de 2 600 emplois dans le secteur de l'assemblage automobile, chiffre auquel il convient d'ajouter les entreprises sous-traitantes, ce qui portera à 7 000 le nombre de ménages touchés. C'est ce qui s'appelle un véritable coup de massue. La fermeture de l'usine *Opel* constitue le énième chapitre du déclin de l'assemblage automobile en Flandre.

Avec des marques telles que *Imperia*, *Excelsior*, F.N. et surtout *Minerva*, la Belgique s'était taillé jadis une belle place dans l'industrie automobile. La *Minerva*, créée en 1897 à Anvers, bénéficiait d'un prestige mondial et avait une réputation comparable à celle de *Rolls-Royce* aujourd'hui.



Des membres des maisons royales de Belgique, de Roumanie, de Thaïlande et d'Inde, des nobles, des vedettes du cinéma et d'importants chefs d'entreprise tels que Henry Ford conduisaient une *Minerva*. À son apogée, l'entreprise comptait plus de 6 500 ouvriers, mais elle périclita lors de la récession économique dans les années 30 du siècle dernier, et d'autres marques d'automobiles belges abandonnèrent également la partie.

Avec les usines *Renault*, *Ford*, *Volkswagen*, *Volvo* et *Opel*, l'assemblage automobile demeura toutefois une activité importante en Belgique (en fait principalement en Flandre). Le secteur dut cependant faire face, à partir des années 1990, à des restructurations importantes chez *Ford* à Genk, chez *Volkswagen* à Forest (dans l'agglomération bruxelloise) et chez *Opel* à Anvers. En février 1997 fut soudain annoncée la fermeture de *Renault* à Vilvorde (au nord de Bruxelles), qui entraîna la perte de plus de 3 000 emplois directs. La nouvelle a fait l'effet d'une bombe auprès du personnel, des politiques et de la population. C'était le signal manifeste que l'époque florissante

de l'assemblage automobile en Belgique était définitivement révolue.

Pourquoi met-on progressivement un terme à cette activité? La réponse est simple: parce qu'on vend trop peu de voitures. Depuis la Deuxième Guerre mondiale, le marché automobile en Europe connaissait une croissance annuelle de quelques centaines de milliers de véhicules; on en dénombrait 13,5 millions en 1990. En 1993 on enregistra une baisse spectaculaire: le marché automobile retombait à 11,5 millions de véhicules. Le pire, c'est que personne n'avait envisagé cette éventualité-là. On espérait que l'on retrouverait rapidement le rythme de croissance, mais les années fastes de la vente d'automobiles ne revenaient plus: le marché essayait de remonter lentement la pente, mais il stagne depuis plusieurs années autour de 14,5 millions de véhicules.

Des statistiques montrent que le parc automobile en Europe ne connaît plus d'expansion; il n'y a plus que des achats de remplacement. Et lors de périodes de crise telles que celles qu'on vit actuellement, les gens reportent facilement

l'achat d'une nouvelle voiture. De plus, la qualité des autos ne cessant de s'améliorer, elles doivent être remplacées moins vite. Et comme si cette évolution ne frappait pas encore assez les fabricants d'automobiles d'Europe occidentale, de plus en plus de voitures japonaises ou coréennes sont venues inonder le marché. En 1993 on comptait 1,3 million de véhicules asiatiques en Europe; à l'heure actuelle il y en a 2,6 millions. Conclusion: aujourd'hui, l'industrie automobile européenne doit produire tout bonnement 4 millions de véhicules de moins qu'elle ne l'avait escompté. Pour l'ensemble de l'Europe, cela signifie qu'il y a au moins dix usines automobiles de trop.

Dans les années 2000-2006, 117 000 emplois ont disparu dans l'industrie automobile européenne, dont à peu près 70 000 à partir de 2004. En Belgique, 6 600 emplois sont passés à la trappe au cours de ces six années: 5 400 chez *Ford* à Genk, 1 600 chez *Volkswagen* à Forest¹, 900 chez *Opel* à Anvers. Chez *Volvo* à Gand, en revanche, 1 300 nouveaux emplois ont été créés. Des études prédisaient que l'on pouvait s'attendre encore à d'autres décisions pénibles. Il était clair qu'entre 2006 et 2009 quelque 100 000 emplois disparaîtraient dans l'industrie automobile en Europe occidentale (comme, d'ailleurs, 285 000 emplois aux États-Unis).

Paul De Grauwe, professeur d'économie à la *Katholieke Universiteit Leuven*, avait déjà expressément souligné, il y a quelques années, que l'emploi dans l'industrie automobile en Belgique continuerait inexorablement de chuter: «Puisque cette baisse de l'emploi ne se présente pas de manière continue mais se produit par à-coups spectaculaires, il faut, hélas, considérer que des licenciements à grande échelle comme chez *Renault* à Vilvorde, chez *Ford* à Genk et chez *Volkswagen* à Forest, avec toutes les souffrances humaines qui en découlent, vont presque à coup sûr se répéter à l'avenir.» C'est exactement ce qui vient de se passer: l'usine *Opel* d'Anvers doit fermer. Les syndicats ont encore essayé de taper du poing sur la table et espéraient que la solidarité internationale parmi les travailleurs d'*Opel* aurait pu contribuer à faire annuler éventuellement la décision. Mais les chances d'un tel revirement

au niveau de la direction d'*Opel* étaient d'emblée vraiment minimales.

Cette fermeture est dès lors moins imputable à la profonde crise financière et économique qui sévit toujours dans les pays occidentaux qu'à la crise que connaît le secteur automobile lui-même et aux changements intervenus dans le comportement de la population en matière d'achat de voitures. Nous assistons aux inévitables adaptations à l'évolution du paysage économique. L'industrie, de toute manière, fournira toujours de moins en moins d'emplois en Flandre.

La crise actuelle se ressentira bien sûr chez les milliers de personnes qui se retrouveront dans la rue après la fermeture de l'usine. Dans les premiers temps, ces travailleurs auront des difficultés à se recaser. Il convient toutefois de ne pas verser dans un pessimisme exagéré: de tous les demandeurs d'emploi après les licenciements intervenus chez *Volkswagen* à Forest et chez *Renault* à Vilvorde, 80 à 90 % ont trouvé une nouvelle occupation.

EWALD PIRONET

(TR. W. DEVOS)

- 1 Entre-temps, l'usine de Forest ne produit plus de *Volkswagen* mais des *Audi*.