COMMISSION
EUROPÉENNE

Bruxelles, le 16.2.2016
COM(2016) 61 final

Proposition de

DÉCISION DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

relative à la mobilisation du Fonds européen d'ajustement à la mondialisation (demande de la Suède – EGF/2015/009 SE/Volvo Trucks)

EXPOSÉ DES MOTIFS

CONTEXTE DE LA PROPOSITION

1. Les règles régissant les contributions financières du Fonds européen d'ajustement à la mondialisation (FEM) sont définies dans le règlement (UE) n° 1309/2013 du Parlement européen et du Conseil du 17 décembre 2013 relatif au Fonds européen d'ajustement à la mondialisation pour la période 2014-2020 et abrogeant le règlement (CE) n° 1927/2006[1] (ci-après le «règlement FEM»).

2. Le 16 septembre 2015, la Suède a présenté la demande EGF/2015/009 SE/Volvo Trucks en vue d'obtenir une contribution financière du FEM à la suite de licenciements[2] survenus sur son territoire chez Volvo Group Truck Operation EMEA et chez quatre fournisseurs ou producteurs en aval.

3. À la suite de l'évaluation de cette demande, la Commission a conclu, conformément à l'ensemble des dispositions applicables du règlement FEM, que les conditions d'octroi d'une contribution financière du FEM étaient remplies.

SYNTHÈSE DE LA DEMANDE

Numéro de la demande FEM	EGF/2015/009 SE/Volvo Trucks
État membre	Suède
Région(s) concernée(s) (niveau NUTS 2[3])	SE33 (Norrland septentrional)
Date d'introduction de la demande	16 septembre 2015
Date d'accusé de réception de la demande	16 septembre 2015
Date de demande d'informations complémentaires	30 septembre 2015
Date limite pour la communication des informations complémentaires	11 novembre 2015
Date limite pour l'exécution de l'évaluation	3 février 2016
Critère d'intervention	Article 4, paragraphe 1, point a), du règlement FEM
Entreprise principale concernée	Volvo Group Truck Operation EMEA
Nombre d'entreprises concernées	5
Secteur(s) d'activité économique (Division de la NACE Rév. 2)[4]	Division 29 (Construction de véhicules automobiles, de remorques et semi-remorques)
Nombre de filiales, fournisseurs et producteurs	4

[1] JO L 347 du 20.12.2013, p. 855.

[2] Au sens de l'article 3 du règlement FEM.

[3] Règlement (UE) n° 1046/2012 de la Commission du 8 novembre 2012 portant application du règlement (CE) n° 1059/2003 du Parlement européen et du Conseil relatif à l'établissement d'une nomenclature commune des unités territoriales statistiques (NUTS), concernant les séries chronologiques à transmettre pour le nouveau découpage régional (JO L 310 du 9.11.2012, p. 34).

[4] JO L 393 du 30.12.2006, p. 1.

en aval	
Période de référence (quatre mois):	24 février 2015 – 24 juin 2015
Nombre de licenciements pendant la période de référence (*a*)	647
Nombre de licenciements avant/après la période de référence (*b*)	0
Nombre total de licenciements (*a* + *b*)	647
Nombre total de bénéficiaires admissibles	647
Nombre total de bénéficiaires visés	500
Nombre de jeunes visés ne travaillant pas, ne suivant pas d'études ni de formation (NEET)	0
Budget pour les services personnalisés (en EUR)	2 869 938
Budget pour la mise en œuvre du FEM[5] (en EUR)	119 580
Budget total (en EUR)	2 989 518
Contribution du FEM (60 %) (en EUR)	1 793 710

ÉVALUATION DE LA DEMANDE

Procédure

4. La Suède a soumis la demande EGF/2015/009°SE/Volvo Trucks le 16 septembre 2015 dans un délai de douze semaines à compter de la date à laquelle les critères d'intervention précisés à l'article 4 du règlement FEM ont été remplis. La Commission a accusé réception de la demande le 16 septembre 2015 et demandé des informations complémentaires à la Suède le 30 septembre 2015, dans un délai de deux semaines à compter de la date de présentation de ladite demande. Ces informations complémentaires ont été fournies dans les six semaines qui ont suivi la demande d'information. Le délai de douze semaines suivant la réception de la demande complète dont dispose la Commission pour achever son évaluation de la conformité de la demande avec les conditions d'octroi d'une contribution financière expire le 3 février 2016.

5. Exceptionnellement, la Commission n'a pas été en mesure de respecter ce délai. Elle explique ce retard, conformément à l'article 8, paragraphe 4, du règlement (UE) n° 1309/2013, par un manque exceptionnel de personnel spécialisé au cours de la période pendant laquelle elle a préparé sa proposition.

Recevabilité de la demande

Entreprises et bénéficiaires concernés

6. La demande concerne 470 travailleurs licenciés chez Volvo Trucks et 177 autres chez quatre fournisseurs ou producteurs en aval. L'entreprise principale concernée exerce ses activités dans le secteur économique relevant de la division 29 de la NACE Rév. 2 (Construction de véhicules automobiles, de remorques et semi-remorques). Les licenciements effectués par l'entreprise principale concernée sont

[5] Conformément à l'article 7, paragraphe 4, du règlement (UE) nº 1309/2013.

essentiellement survenus dans la région de niveau NUTS 2 du Norrland septentrional (SE33).

Entreprises et nombre de licenciements pendant la période de référence			
Volvo Group Truck Operation EMEA	470	Caverion	6
IL Logistics AB	24	Isringhausen	57
Lernia	90		
Nombre total d'entreprises: 5		**Nombre total de licenciements:**	**647**
Nombre total de travailleurs indépendants en cessation d'activité:			**0**
Nombre total de travailleurs salariés et indépendants admissibles:			**647**

Critères d'intervention

7. La Suède a introduit la demande au titre du critère d'intervention visé à l'article 4, paragraphe 1, point a), qui exige qu'au moins 500 salariés soient licenciés sur une période de référence de quatre mois, dans une entreprise d'un État membre, y compris les salariés licenciés par les fournisseurs ou les producteurs en aval de ladite entreprise et/ou les travailleurs indépendants en cessation d'activité.

8. La période de référence de quatre mois s'étend du 24 février 2015 au 24 juin 2015.

9. Les licenciements pendant la période de référence se présentent comme suit:

– 470 travailleurs licenciés chez Volvo Trucks, et

– 177 travailleurs licenciés chez quatre fournisseurs ou producteurs en aval de Volvo Trucks.

Calcul du nombre de licenciements et de cessations d'activité

10. Les licenciements pendant la période de référence ont été calculés comme suit:

– 647 à partir de la date de la résiliation de fait du contrat de travail ou de son expiration.

Bénéficiaires admissibles

11. Le nombre total de bénéficiaires admissibles est par conséquent de 647.

Lien entre les licenciements et les modifications majeures de la structure du commerce international résultant de la mondialisation

12. Pour établir le lien entre les licenciements et les modifications majeures de la structure du commerce international résultant de la mondialisation, la Suède fait valoir que le secteur de la construction de véhicules commerciaux – qui ne représente qu'un petit segment de l'industrie automobile prise dans son ensemble – n'est plus dominé par les constructeurs européens et nord-américains. Si les constructeurs établis sur les marchés de la Triade (Amérique du Nord, à l'exclusion du Mexique, Europe et Japon) sont incontestablement à la pointe de la technologie, les nouveaux constructeurs asiatiques de camions en Chine et en Inde ont accédé aux nouvelles technologies en créant des entreprises communes avec des leaders occidentaux établis de ce secteur.

13. La Chine est actuellement le numéro un de la production mondiale de véhicules commerciaux, avec une part de 34,1 %. En 2014, les États-Unis sont restés le deuxième constructeur de véhicules commerciaux (2,8 millions d'unités), totalisant 15 % du marché mondial. L'UE s'est classée à la troisième place, avec près de 2,2 millions d'unités produites, soit 12,1 % du marché mondial. Les États-Unis, l'UE et la Chine représentent ensemble plus de 60 % de la production mondiale totale de véhicules commerciaux. La production mondiale de véhicules commerciaux est restée stable en 2014 (- 1 %), s'élevant à plus de 18 millions d'unités, avec une progression sur les marchés de la Triade. La production de véhicules commerciaux dans l'UE a augmenté grâce au segment des véhicules commerciaux légers qui, avec 1,8 million d'unités, représente près de 82 % de la production totale de véhicules commerciaux. Au sein du marché des véhicules commerciaux, le segment de la production des poids lourds a cependant enregistré une tendance négative par rapport à 2013[6].

14. Un changement radical s'est produit dans les échanges commerciaux de l'UE en 2014: les exportations des constructeurs européens ont diminué, tandis que les importations de véhicules ont progressé. En 2014, les exportations de véhicules commerciaux de l'UE ont accusé une baisse de 3,9 milliards d'EUR pour les véhicules commerciaux légers (- 12,5 %) et de 6,3 milliards d'EUR pour les véhicules commerciaux lourds, les bus et les autocars (- 10 %)[7]. Il en a résulté un recul global des exportations de l'UE (- 11 %). Les importations totales de véhicules commerciaux dans l'Union européenne ont augmenté (+ 10,7 %)[7]. Plus de la moitié des importations de véhicules commerciaux de l'UE provenaient de Turquie (+ 2,4 %), la Chine occupant la deuxième place. Une augmentation significative des importations en provenance des États-Unis (+ 9,3 %), et plus encore de la Thaïlande (+ 51,7 %), a été observée[7]. En conséquence de la tendance illustrée par les chiffres susmentionnés, la balance commerciale de l'UE pour les véhicules commerciaux, bien qu'elle reste positive, a baissé de 25 % par rapport à l'année précédente.

15. Certains producteurs asiatiques sont devenus des acteurs incontournables; s'ils approvisionnent essentiellement leurs marchés intérieurs, ils développent aussi les technologies nécessaires pour être compétitifs sur la scène internationale. Pour pouvoir faire face à la concurrence dans le secteur des poids lourds, les constructeurs européens devront accroître l'efficacité des sites de production sur les marchés matures. La stratégie de Volvo[8] vise manifestement à réagir à ces tendances. Ainsi, Volvo a adopté des mesures d'optimisation et d'économies des coûts tout en réalisant des investissements dynamiques en Asie, comme en témoigne l'accord de 2013 conclu avec le constructeur chinois Dongfeng Motor Group Company Limited (DFG), qui a débouché sur l'acquisition de 45 % du capital de la filiale de DFG, Dongfeng Commercial Vehicles[8].

16. Comme le montrent les chiffres récents précités, les constructeurs de véhicules commerciaux et les fournisseurs des fabricants d'équipement d'origine (FEO) établis dans les pays tiers ont un niveau de développement de plus en plus élevé et sont capables de cibler le marché européen avec leurs exportations.

---

6 Rapport de l'ACEA sur les perspectives économiques et du marché (Economic and Market ACEA outlook report), ACEA (mars 2015).

7 Eurostat, dernières données disponibles du rapport de l'ACEA sur les perspectives, ACEA (mars 2015).

8 Rapport annuel 2014 de Volvo, p. 2: www.volvogroup.com (2014).

17. D'après le cabinet de consultants Deloitte[9], les segments bas de gamme du marché des poids lourds renforcent progressivement leurs capacités et pénètrent les segments haut de gamme, très souvent en créant des entreprises communes avec des constructeurs et/ou des fournisseurs clés des marchés de la Triade. Des changements structurels sont nécessaires pour préserver la rentabilité du marché européen des poids lourds.

18. Ces dernières années, l'industrie s'est consolidée et a adapté ses capacités de production à l'échelle mondiale pour mieux les faire correspondre à une demande internationale en baisse. L'acquisition de Scania par MAN et Volkswagen Commercial Vehicles est l'un des derniers exemples en date des efforts déployés pour créer un groupe de premier plan dans le secteur des véhicules commerciaux. Comme l'IBM Institute for Business Values l'affirme[10]: «les changements structurels sont une réalité incontournable pour l'industrie des poids lourds d'aujourd'hui, qui est confrontée à une transformation fondamentale des modèles d'entreprise».

19. L'industrie des poids lourds, fortement réglementée et exposée à des marchés très cycliques, a eu des difficultés à accepter les grandes mutations et la nécessité de s'adapter. La mondialisation figure donc parmi les principales forces externes qui affectent actuellement l'industrie des poids lourds. D'après le rapport de l'ACEA[6], cette industrie n'a cessé de se mondialiser au cours des dernières décennies, dans la mesure où elle a connu divers changements liés à la mondialisation et influencés par celle-ci. Cette évolution accroîtra la concurrence. En effet, on s'attend de manière générale à ce que les FEO des marchés émergents fassent leur entrée sur les marchés occidentaux d'ici à 2030, ce qui accentuera la pression sur les prix. Les FEO occidentaux compenseront la stagnation de leurs marchés par une plus grande coopération afin de réduire les coûts d'investissement, de croître et d'éliminer les risques de voir apparaître de nouveaux concurrents.

20. Un rapport de Price Waterhouse Cooper (PwC)[11] souligne que le développement de poids lourds à bas coût nécessitera une réorientation en ce qui concerne les modèles d'exploitation, ce qui pourrait conduire à la sous-traitance de la production dans les marchés émergents en plein essor. La concurrence mondiale est à l'origine d'une augmentation constante du nombre de consolidations et de coopérations ou partenariats au cours des dernières décennies. Cette tendance devrait se poursuivre, en particulier entre les FEO occidentaux et ceux des marchés émergents. Elle suit ainsi celle du secteur des voitures particulières, qui a subi une réorganisation similaire à la fin des années 1990. D'ici à 2030, les producteurs des marchés émergents devraient avoir pénétré les marchés occidentaux, ce qui accentuera la pression sur les prix.

21. Dans les années à venir, certaines grandes tendances auront des répercussions sur la concurrence mondiale au sein de l'industrie des véhicules commerciaux et l'accroîtront: l'évolution démographique et l'urbanisation croissante, les questions réglementaires telles que les péages, les taxes, les entraves aux échanges résultant des législations nationales, les exigences environnementales, l'efficacité énergétique, la sécurité et la sûreté, etc. Tous ces facteurs entraîneront une hausse des coûts, en particulier dans le développement et la recherche et développement, et intensifieront la concurrence. Les constructeurs européens doivent se préparer à ces événements.

---

9 «Truck market 2024, Sustainable Growth in Global Market», Deloitte (2014).

10 «Truck 2020 transcending turbulence», IBM Global Business Service (mai 2015).

11 «The truck industry in 2020», PwC (2014).

22. La mondialisation influe déjà sur les modèles d'emploi et les salaires par la délocalisation de certains maillons des chaînes d'approvisionnement internationales et de la production des constructeurs des marchés de la Triade. Les dernières études de KPMG[12], de PwC[11] et de Tillväxtverket[13] insistent toutes sur le fait que des coûts de production élevés ne seront plus tenables dans un contexte de concurrence mondiale.

23. Les autorités suédoises font dès lors valoir que la délocalisation partielle du département de Volvo Umeå est dictée par la nécessité d'accroître l'efficacité et de comprimer les coûts afin de faire face à la concurrence mondiale actuelle et future[8].

24. À ce jour, le secteur de la construction de véhicules automobiles, de remorques et semi-remorques a fait l'objet de 22 demandes d'intervention du FEM, la présente demande comprise. Douze d'entre elles étaient fondées sur la mondialisation des échanges et dix sur la crise financière et économique mondiale.

Événements à l'origine des licenciements et des cessations d'activité

25. Volvo Group est l'un des principaux constructeurs mondiaux de camions, d'autobus, d'engins de chantier et de moteurs marins et industriels. Le groupe propose aussi des solutions complètes de financement et d'entretien. Son siège central est établi à Göteborg. Il emploie quelque 100 000 personnes, possède des sites de production dans 19 pays et vend ses produits sur plus de 190 marchés.

26. Depuis 1999, Volvo Car Corporation ne fait plus partie de Volvo Group, mais Volvo Group et Volvo Cars continuent à partager le même nom de marque. Une nouvelle société, Volvo Trademark Holding AB, a été créée en 1999 pour régler les questions de marque des deux sociétés. Volvo Cars et Volvo Group restent deux entités distinctes, mais elles coopèrent dans les domaines de la recherche et du développement et des investissements liés à la marque, par exemple pour l'organisation de la course Volvo Ocean Race.

27. Volvo Group Truck Operations (GTO) est chargée de l'ensemble de la production de moteurs et de transmissions du groupe, ainsi que de l'ensemble de la production de camions Volvo, Renault, Mack et UD. GTO assure aussi la fourniture de pièces de rechange aux clients du groupe, de même que la logistique. Ces dix dernières années, l'expansion de Volvo Group, axée sur les acquisitions, notamment celles de Renault Trucks, de Mack, d'UD Trucks et de SDLG, a permis à la société d'accéder à de nouvelles marques et à de nouveaux marchés. L'acquisition de 45 % du capital de la société chinoise Dongfeng Commercial Vehicles, conclue en janvier 2015, a été l'une des étapes de cette stratégie.

28. GTO doit à présent accroître l'efficacité de la chaîne de production, ce qui a une incidence sur les activités de l'usine d'Umeå. Volvo Group a réduit d'environ 10 % ses effectifs mondiaux, qui sont passés de 110 000 à quelque 100 000 salariés. En Suède, ces quatre dernières années, le nombre de travailleurs a été réduit de 25 000 à 21000, suppressions de postes cette année à l'usine d'Umeå comprises.

29. L'usine d'Umeå fait partie de GTO, qui emploie quelque 33 000 travailleurs dans le monde. Les licenciements à l'usine d'Umeå ont également concerné des travailleurs de Volvo Logistics and Parts, qui font partie de GTO.

---

12 «Competing in the global truck Industry», KPMG (2014).

13 «Den globala fordonsindustrin 2010 ur ett svenskt perspektiv», Tillväxtverket.

30. L’usine d’Umeå, incorporée dans le système industriel mondial de Volvo Group, produit les cabines de poids lourds de la marque Volvo pour l’Europe, certaines cabines pour les usines d’assemblage d’outre-mer, et toutes les pièces embouties des cabines Volvo pour d’autres régions du monde (Brésil, Asie). En revanche, les cabines sont habillées à l’usine de Tuve, près de Göteborg.

31. Le programme européen d’optimisation de Volvo Group est mis en œuvre en 2015. Dans le cadre de ce programme, le département de l’usine d’Umeå spécialisé dans l’emboutissage, la soudure, la peinture et l’habillage des cabines de poids lourds est transféré à l’usine de Tuve pour être plus près de l’usine d’assemblage final des camions.

32. Volvo a également annoncé des licenciements à Göteborg et à Eskilstuna. Si les licenciements à Umeå concernent la majeure partie des bénéficiaires visés, les travailleurs licenciés de Göteborg et d’Eskilstuna sont également inclus. Le programme d’efficacité de Volvo a en outre eu des répercussions sur les sous-traitants, en particulier à Umeå.

33. Les discussions concernant l’intervention éventuelle du FEM ont débuté à Umeå en mars 2014. À cette date, le gestionnaire concerné et le délégué syndical avaient déjà informé personnellement chaque travailleur des licenciements projetés. Lors de leur première réunion, le 18 mars 2014, les parties prenantes et les partenaires sociaux de la région se sont accordés à reconnaître que les licenciements chez Volvo auraient des effets négatifs importants dans la région, qu’ils toucheraient également d’autres sociétés et qu’une action était par conséquent nécessaire.

34. Les premiers préavis ont été notifiés chez GTO Göteborg le 14 avril 2014 et d’autres, plus nombreux, ont suivi le 19 mai. Le 16 juin 2014, des travailleurs d’Elskilstuna ont été informés de leur licenciement.

Effets attendus des licenciements sur l’économie et l’emploi au niveau local, régional ou national

35. Début 2014, la population du comté de Västerbotten (dont Umeå est la capitale) s’élevait à quelque 262 360 habitants, soit environ 2,7 % de la population du pays (pourcentage en baisse). En général, les marchés du travail des régions arctiques, tout comme ceux d’autres régions faiblement peuplées, sont plus fragiles car, en raison de l’isolement géographique et de la rigueur du climat, la création et le maintien des emplois coûtent plus cher que dans d’autres régions.

36. Fin novembre 2014, le nombre total de chômeurs dans le comté s’élevait à 9 400 personnes (7,2 % de la main-d’œuvre enregistrée), soit une diminution de 1 000 personnes par rapport à la même période en 2013. Dans le même temps, le taux de chômage national atteignait 7,9 %.

37. Un rapport récent de la région de Västerbotten intitulé «40 000 nouveaux travailleurs nécessaires à l’horizon 2025 dans le Västerbotten» fait état de ces difficultés: un déclin de la main-d’œuvre associé à de faibles investissements dans les PME. D’après ce rapport, environ 3 000 personnes se retirent du marché du travail chaque année. Dans la région, les offres d’emploi se concentrent dans le secteur de la santé et dans des domaines hautement qualifiés. Les ingénieurs, les gestionnaires opérationnels, les responsables de l’organisation et les techniciens sont recherchés. La demande de travailleurs qualifiés augmente et la pénurie se fait nettement sentir dans de nombreuses catégories professionnelles, essentiellement pour les postes qui nécessitent une formation très pointue et un haut niveau de compétence.

38. Les pertes d'emplois chez Volvo auront des conséquences dans le secteur et la région. Le licenciement de 647 travailleurs est une épreuve, en particulier pour les travailleurs plus âgés du groupe cible. Les travailleurs licenciés sont susceptibles de rencontrer des difficultés dans leur recherche d'emploi, puisqu'ils ne possèdent pas les compétences demandées sur le marché du travail régional. La plupart des travailleurs visés n'ont qu'un niveau d'enseignement secondaire, alors que les offres d'emploi attendues s'adressent à un personnel hautement qualifié et à des ingénieurs ayant reçu un enseignement supérieur approprié. Une collaboration étroite avec les établissements d'enseignement et les services de l'emploi sera donc nécessaire dans le cadre du projet. Ce dernier peut favoriser la création d'entreprises et améliorer les aptitudes et les compétences des demandeurs d'emploi pour répondre aux besoins des futurs employeurs. Compte tenu de l'étendue de la région, les bénéficiaires pourront être amenés à faire de longs trajets.

Un petit nombre de bénéficiaires visés vivent dans le Sörmland (Suède orientale) et le Västergötland (Suède occidentale). Dans ces régions, le marché du travail est dynamique par comparaison à celui du Västerbotten, mais même à Göteborg, les travailleurs pourraient avoir besoin de se perfectionner ou d'acquérir des compétences dans d'autres secteurs. Dans le cas d'Eskilstuna, ils pourraient avoir la possibilité de rechercher du travail dans une zone géographique plus vaste pouvant aller jusqu'à Stockholm.

Bénéficiaires visés et actions proposées

Bénéficiaires visés

39. On estime à 500 le nombre de travailleurs licenciés visés par les mesures. La ventilation par sexe, nationalité et tranche d'âge des travailleurs concernés est la suivante:

Catégorie		Nombre de bénéficiaires visés	
Sexe:	Hommes:	387	(77,4 %)
	Femmes:	113	(22,6 %)
Nationalité:	Citoyens de l'UE:	500	(100,0 %)
	Ressortissants de pays tiers:	0	(0,0 %)
Tranche d'âge:	15 à 24 ans:	55	(11,0 %)
	25 à 29 ans:	75	(15,0 %)
	30 à 54 ans:	300	(60,0 %)
	55 à 64 ans:	61	(12,2 %)
	plus de 64 ans:	9	(1,8 %)

Admissibilité des actions proposées

40. Les services personnalisés à fournir aux travailleurs licenciés par l'Arbetsförmedlingen (le service public suédois de l'emploi) comportent les actions

suivantes, chacune d'entre elles allant au-delà de ce qui serait normalement possible sans l'intervention du FEM:

– Analyse approfondie et planification individuelle: la procédure d'enregistrement comprend un bilan de l'expérience et de la formation antérieures, et est accélérée pour les bénéficiaires du FEM. Elle peut aussi comprendre plusieurs rencontres individuelles et personnalisées, dont certaines avec des entreprises de reclassement.

– Diverses activités de recherche d'emploi et accompagnement: les activités standards offertes par l'Arbetsförmedlingen seront combinées à des mesures du FEM, telles que le soutien individuel en contact direct avec les employeurs potentiels, des réunions de motivation et des conférences visant à présenter le marché du travail dans la région. Cette action sera particulièrement importante pour les travailleurs visés qui considèrent leur niveau d'éducation comme étant insuffisant pour les offres d'emploi recensées dans la région. Des activités tant individuelles que collectives seront proposées et certaines seront disponibles en ligne.

– Motivation et mesures en matière de santé: les bénéficiaires du FEM pourront consulter des thérapeutes, des psychologues et des experts en thérapie cognitive pour renforcer leur motivation et aider ceux dont la santé s'est détériorée en raison d'un licenciement après une longue période d'emploi au sein de la même société.

– Entrepreneuriat et création d'entreprise: des experts externes chargés de conseiller les futurs entrepreneurs donneront des cours préparatoires à ceux qui envisagent de créer leur entreprise.

– Les bénéficiaires auront droit à une prime de lancement après vérification et approbation de leur projet d'entreprise par des consultants. La prime sera versée sur une période de six mois et pourra être prolongée jusqu'à 12 mois sur avis du consultant. Si un bénéficiaire reprend une entreprise dont le propriétaire est proche de la retraite, la prime du FEM peut lui permettre d'exploiter l'entreprise avec le retraité pendant une période de transition.

– Éducation et formation: l'éducation et la formation qui ne seraient normalement pas accessibles aux bénéficiaires du FEM seront mises à leur disposition. Une partie de l'offre sera personnalisée en collaboration avec l'université d'Umeå, les écoles supérieures et les entreprises de la région. Les travailleurs visés seront encouragés à faire des choix de carrière sans tenir compte des stéréotypes de genre, par exemple dans le secteur de la santé.

– La formation peut comprendre une expérience professionnelle et des apprentissages (pour chaque tranche d'âge), qui pourront aussi être proposés à ceux qui s'apprêtent à créer ou à reprendre une entreprise.

– Validation des compétences: la validation des compétences sera proposée aux participants. Comme ces services peuvent ne pas être disponibles localement, des mesures seront prises pour que les bénéficiaires puissent se rendre dans les centres compétents.

– Aide à la recherche d'emploi fournie par des prestataires de services privés: les prestataires de services privés mis à disposition par l'Arbetsförmedlingen peuvent apporter une aide significative aux travailleurs visés pour trouver un emploi et valider leurs compétences.

– Frais de déplacement et frais connexes: la région du Västerbotten étant vaste, l'accès aux services entraîne des frais de mobilité et des frais accessoires. Les frais de transfert et de déménagement liés à une relocalisation en vue d'un nouvel emploi dans une autre région du pays peuvent être couverts, de même que les longs trajets en vue d'entretiens. Ces dépenses devront être approuvées à l'avance, attestées par des reçus et vérifiables.

– Allocation de recherche d'emploi: cette allocation est fournie aux bénéficiaires qui prennent part à l'une des mesures actives décrites ci-dessus. Le montant de l'allocation dépend de facteurs individuels. Il est plafonné par décision parlementaire à 910 SEK (environ 97 EUR) par jour et baisse à 760 SEK (environ 81 EUR) par jour après les cent premiers jours. La moyenne de 12 000 EUR inscrite au budget fournirait dès lors une allocation à chaque travailleur pendant environ 128 jours au taux plafonné.

41. Les actions proposées décrites ici constituent des mesures actives du marché du travail entrant dans le cadre des actions admissibles visées à l'article 7 du règlement FEM. Ces actions ne se substituent pas à des mesures passives de protection sociale.

42. La Suède a fourni les informations requises sur les actions revêtant un caractère obligatoire pour l'entreprise concernée en vertu du droit national ou de conventions collectives. Elle a confirmé que ces mesures ne seraient pas remplacées par des actions financées par le FEM.

Budget prévisionnel

Le coût total estimé est de 2 989 518 EUR et correspond aux dépenses afférentes aux services personnalisés, à concurrence de 2 869 938 EUR, et aux dépenses afférentes aux activités de préparation, de gestion, d'information et de publicité ainsi qu'aux activités de contrôle et d'élaboration de rapport, à concurrence de 119 580 EUR.

43. La contribution financière totale demandée au FEM s'élève à 1 793 710 EUR (soit 60 % du coût total).

Actions prévues par le programme	Estimation du nombre de participants	Estimation du coût par participant *(EUR, chiffres arrondis)*	Estimation du coût total *(EUR)*
Services personnalisés [actions au titre de l'article 7, paragraphe 1, points a) et c), du règlement FEM]			
Analyse approfondie et planification individuelle	500	28,51	14 254
Diverses activités de recherche d'emploi et accompagnement	250	644,42	161 106
Aide à la recherche d'emploi fournie par des prestataires de services privés	55	1 109,91	61 045
Motivation et mesures en matière de santé	10	521,70	5 217

Préparation à l'entrepreneuriat	25	573,92	14 348
Entrepreneuriat et subventions pour la création d'entreprise	20	15 000,00	300 000
Éducation et formation	180	6 869,72	1 236 551
Validation des compétences	25	2 921,80	73 045
Sous-total (a): Pourcentage de l'ensemble coordonné de services personnalisés	–		1 865 566 (65,00 %)
Allocations et mesures d'incitation [actions au titre de l'article 7, paragraphe 1, point b), du règlement FEM]			
Frais de voyage et frais connexes	50	521,76	26 088
Allocation de recherche d'emploi	80	12 228,55	978 284
Sous-total (b): Pourcentage de l'ensemble coordonné de services personnalisés:	–		1 004 372 (35,00 %)
Actions au titre de l'article 7, paragraphe 4, du règlement FEM			
1. Préparation	–		0
2. Gestion	–		116 971
3. Information et publicité	–		2 609
4. Contrôle et rapport	–		0
Sous-total (c): Pourcentage du coût total:	–		119 580 (4,00 %)
Coût total (a + b + c):	–		2 989 518
Contribution du FEM (60 % du coût total)	–		1 793 710

44. Les coûts des mesures répertoriées dans le tableau ci-dessus en tant qu'actions menées au titre de l'article 7, paragraphe 1, point b), du règlement FEM ne dépassent pas 35 % du total des coûts de l'ensemble coordonné de services personnalisés. La Suède a confirmé que ces actions étaient conditionnées à la participation active des bénéficiaires visés à des activités de recherche d'emploi ou de formation.

45. La Suède a également confirmé que les coûts d'investissements pour l'emploi indépendant, la création d'entreprises et la reprise d'entreprises par des salariés ne dépasseraient pas 15 000 EUR par bénéficiaire.

Période pour les dépenses admissibles

46. Le 30 janvier 2015, la Suède a commencé à fournir les services personnalisés aux bénéficiaires visés. Les dépenses relatives aux actions pourront donc faire l'objet d'une contribution financière du FEM du 30 janvier 2015 au 16 septembre 2017, à l'exception de l'enseignement supérieur, qui sera admissible jusqu'au 16 mars 2018.

47. Le 30 janvier 2015, la Suède a commencé à engager les dépenses administratives pour la mise en œuvre du FEM. Les dépenses relatives aux activités de préparation, de gestion, d'information et de publicité ainsi que de contrôle et d'élaboration de rapports peuvent, par conséquent, faire l'objet d'une contribution financière du FEM du 30 janvier 2015 au 16 mars 2018.

Cofinancement et complémentarité avec des actions financées par des fonds nationaux ou d'autres fonds de l'Union

48. Le gouvernement suédois cofinance les mesures du FEM à travers le budget de l'Arbetsförmedlingen.

49. La Suède a confirmé que les mesures décrites ci-dessus qui bénéficient d'une contribution financière du FEM ne recevraient pas d'aides d'autres instruments financiers de l'Union.

Procédures pour la consultation des bénéficiaires visés ou de leurs représentants, des partenaires sociaux et des collectivités locales et régionales

50. L'ensemble coordonné des services personnalisés a été élaboré en consultation avec les bénéficiaires visés et leurs représentants ainsi qu'avec les acteurs publics locaux. Les acteurs locaux concernés se réunissent une fois par mois et les licenciements chez Volvo ont été examinés pour la première fois en juillet 2014. Le département des ressources humaines de Volvo a prêté son concours pour faciliter la collecte des données et la planification des mesures.

51. Les parties prenantes concernées par la planification et la mise en œuvre sont la municipalité d'Umeå, le conseil d'administration du comté, la région du Västerbotten, les syndicats, le centre d'affaires pour les technologies, la chambre de commerce, la fédération d'entreprises «Företagarna», l'université d'Umeå, l'Arbetsförmedlingen et l'entreprise Volvo elle-même. Diverses mesures ont été prises pour garantir que le groupe cible (ainsi que le service des ressources humaines et les délégués syndicaux) est informé des possibilités offertes par le FEM.

Systèmes de gestion et de contrôle

52. La demande contient une description du système de gestion et de contrôle qui spécifie les responsabilités des organismes concernés. La Suède a indiqué à la Commission que la contribution financière serait gérée par l'Arbetsförmedlingen, qui est officiellement désigné comme autorité de gestion et de paiement. Les comptes du projet seront examinés par l'unité d'audit interne, un organe distinct sous la tutelle de la direction de l'Arbetsförmedlingen. Sa mission consiste à analyser les processus internes de contrôle et de vérification et de proposer des améliorations au sein du service public de l'emploi, mais aussi à conseiller et à assister le conseil de direction et le directeur général. Le projet fera l'objet d'audits à intervalles réguliers.

Engagements de l'État membre concerné

53. La Suède a apporté toutes les assurances nécessaires concernant les aspects suivants:

– les principes d'égalité de traitement et de non-discrimination seront respectés pour l'accès aux actions proposées et leur réalisation;

– les exigences fixées dans la législation nationale et dans celle de l'UE concernant les licenciements collectifs ont été respectées;

– Volvo Trucks, qui a poursuivi ses activités après les licenciements, a respecté ses obligations légales en matière de licenciements et pris les dispositions nécessaires pour ses salariés;

– les actions proposées ne bénéficieront d'aucune aide financière provenant d'autres fonds ou instruments financiers de l'Union et les doubles financements seront évités;

– les actions proposées seront complémentaires des actions financées par les Fonds structurels;

– la contribution financière du FEM sera conforme aux règles procédurales et de fond de l'Union en matière d'aides d'État.

INCIDENCE BUDGÉTAIRE

Proposition budgétaire

54. La dotation annuelle du FEM n'excède pas 150 000 000 EUR (aux prix de 2011), comme le prévoit l'article 12 du règlement (UE, Euratom) nº 1311/2013 du Conseil du 2 décembre 2013 fixant le cadre financier pluriannuel pour la période 2014-2020[14].

55. Au terme de l'examen de la demande eu égard aux conditions fixées à l'article 13, paragraphe 1, du règlement FEM, et compte tenu du nombre de bénéficiaires visés, des actions proposées et des coûts estimés, la Commission propose de mobiliser le FEM pour un montant de 1 793 710 EUR, soit 60 % du coût total des actions proposées, afin d'apporter une contribution financière en réponse à la demande.

56. La décision proposée de mobiliser le FEM sera prise conjointement par le Parlement européen et le Conseil, en application du point 13 de l'accord interinstitutionnel du 2 décembre 2013 entre le Parlement européen, le Conseil et la Commission sur la discipline budgétaire, la coopération en matière budgétaire et la bonne gestion financière[15].

Actes connexes

57. En même temps que sa proposition de décision de mobilisation du FEM, la Commission présentera au Parlement européen et au Conseil une proposition de virement, en faveur de la ligne budgétaire concernée, d'un montant de 1 793 710 EUR

58. En même temps que l'adoption de cette proposition de décision de mobilisation du FEM, la Commission adoptera une décision d'octroi d'une contribution financière, par la voie d'un acte d'exécution, qui entrera en vigueur à la date à laquelle le Parlement européen et le Conseil adopteront la décision de mobilisation du FEM.

[14] JO L 347 du 20.12.2013, p. 884.
[15] JO C 373 du 20.12.2013, p. 1.

Proposition de

DÉCISION DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

relative à la mobilisation du Fonds européen d'ajustement à la mondialisation (demande de la Suède – EGF/2015/009 SE/Volvo Trucks)

LE PARLEMENT EUROPÉEN ET LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne,

vu le règlement (UE) nº 1309/2013 du Parlement européen et du Conseil du 17 décembre 2013 relatif au Fonds européen d'ajustement à la mondialisation pour la période 2014-2020 et abrogeant le règlement (CE) nº 1927/2006[16], et notamment son article 15, paragraphe 4,

vu l'accord interinstitutionnel du 2 décembre 2013 entre le Parlement européen, le Conseil et la Commission sur la discipline budgétaire, la coopération en matière budgétaire et la bonne gestion financière[17], et notamment son point 13,

vu la proposition de la Commission européenne,

considérant ce qui suit:

(1) Le Fonds européen d'ajustement à la mondialisation (FEM) vise à apporter un soutien aux salariés licenciés et aux travailleurs indépendants en cessation d'activité en raison de modifications majeures de la structure du commerce international résultant de la mondialisation, en raison de la persistance de la crise financière et économique mondiale, ou en raison d'une nouvelle crise financière et économique mondiale, et pour favoriser leur réinsertion sur le marché du travail.

(2) La dotation annuelle du FEM n'excède pas 150 000 000 EUR (aux prix de 2011), comme le prévoit l'article 12 du règlement (UE, Euratom) n° 1311/2013 du Conseil[18].

(3) Le 16 septembre 2015, la Suède a présenté la demande EGF/2015/009 SE/Volvo Trucks en vue d'obtenir une contribution financière du FEM à la suite de licenciements survenus sur son territoire chez Volvo Trucks (Volvo Group Truck Operation EMEA) et chez quatre fournisseurs ou producteurs en aval. Des informations complémentaires ont été fournies conformément à l'article 8, paragraphe 3, du règlement (UE) n° 1309/2013. Cette demande remplit les conditions relatives à la fixation du montant de la contribution financière du FEM conformément à l'article 13 du règlement (UE) n° 1309/2013.

(4) Il convient, par conséquent, de mobiliser le FEM en vue d'octroyer une contribution financière de 1 793 710 EUR en réponse à la demande présentée par la Suède.

(5) Afin de limiter au minimum le délai nécessaire pour déclencher l'intervention du FEM, la présente décision est applicable à partir de la date de son adoption.

---

16 JO L 347 du 20.12.2013, p. 855.

17 JO C 373 du 20.12.2013, p. 1

18 Règlement (UE, Euratom) n° 1311/2013 du Conseil du 2 décembre 2013 fixant le cadre financier pluriannuel pour la période 2014-2020 (JO L 347 du 20.12.2013, p. 884).

ONT ADOPTÉ LA PRÉSENTE DÉCISION:

Article premier

Dans le cadre du budget général de l'Union européenne établi pour l'exercice 2016, une somme de 1 793 710 EUR en crédits d'engagement et de paiement est mobilisée au titre du Fonds européen d'ajustement à la mondialisation.

Article 2

La présente décision entre en vigueur le jour de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*. Elle est applicable à partir du [*date de son adoption*][*].

Fait à Bruxelles, le

Par le Parlement européen	*Par le Conseil*
Le président	*Le président*