

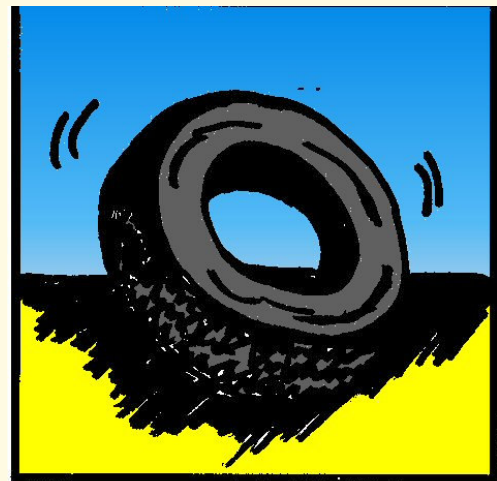


**Conférence mondiale de l'ICEM
sur les Industries du Caoutchouc**

Istanbul, Turquie

6 – 7 avril 2006

- Rapport mondial -



Rédigé par Michael Wolters, Responsable du secteur

Sommaire

Préface	3
1. Les matières premières	5
1.1. Le caoutchouc naturel	5
• Tableau : Production et consommation de caoutchouc naturel	
1.2. Elastomères (caoutchouc synthétique)	7
• Tableau : Production et consommation de caoutchouc synthétique	
• Polybutadiène	
• Caoutchouc butyle	
• Caoutchouc nitrile	
• Polychloroprène	
• Caoutchouc nitrile-butadiène	
• Blocs copolymères styréniques	
• Caoutchouc fluoré	
• Polyoléfines élastomères	
• Emulsion de caoutchouc styrène-butadiène	
• Caoutchouc éthylène-propylène	
2. L'industrie des pneumatiques	12
• Evolution économique en 2004	
• Investissements	
• La Chine – un marché et un challenge	
• Le marché d'Europe centrale et orientale continue à croître	
• Les nouveaux acteurs mondiaux	
• Croissance pour certains produits pneumatiques spéciaux	
• Nouvelles technologies	
2.1. Les trois groupes majeurs	18
2.1.1. Michelin	18
2.1.2. Bridgestone	19
2.1.3. Goodyear	20
2.2. Continental AG – un cas particulier	21
3. Les autres industries du caoutchouc	24
4. Défis pour les pour les organisations syndicales au niveau mondial	26
4.1. Coordination des activités	26
4.1.1. Réseau mondial Goodyear	26
4.1.2. Réseau mondial Bridgestone	27
4.1.3. Accord cadre mondial Freudenberg	27
4.2. Sécurité et santé dans le secteur du caoutchouc	27
• Risques particuliers pour la santé dans l'industrie des pneumatiques	
• Autres risques dans le secteur du caoutchouc non pneumatique	
• Protection de l'environnement – quelles actions syndicales	
4.3. Conflits entre 2002 et 2006	29

Préface

L'industrie des pneumatiques est un des secteurs de l'ICEM dans lequel la concentration est la plus importante, les trois groupes pneumatiques les plus importants contrôlant 53 % du marché mondial.

Par le biais du présent rapport sur la situation dans les industries du caoutchouc, nous souhaitons fournir à toutes nos organisations affiliées un aperçu sur la situation économique, les éventuelles évolutions sur les différents marchés et leurs répercussions sur le monde du travail, c'est-à-dire sur la vie quotidienne des travailleurs et leurs organisations syndicales.

Plusieurs tendances importantes se dégagent au premier coup d'œil. Nous constatons que, dans tous les secteurs industriels, on délocalise la production dans des soi-disant pays à bas salaires chaque fois que cela est possible. Toutefois cette tendance est occultée par la forte augmentation de la demande en produits en caoutchouc, notamment en pneumatiques. A cet égard, l'explosion de la demande chinoise, attendue depuis le milieu des années 90, se fait ressentir.

D'autre part, les fabricants de produits en caoutchouc, sous-traitants de l'industrie automobile, sont en règle générale implantés à proximité immédiate des usines automobiles, notamment en raison de l'approvisionnement à flux tendu. Dans le cas contraire, le respect des délais de livraison des commandes ne pourrait pas être respecté, notamment en raison du nombre variable et des types de pièces très disparates à fournir. C'est plus particulièrement ce segment des industries du caoutchouc qui est caractérisé par une production de plus en plus importante de pièces composées d'éléments en métal et en caoutchouc, de composants électroniques très sensibles, tout comme de produits textiles.

De ce fait, il devient de plus en plus difficile de délimiter les différents sous-secteurs de l'industrie du caoutchouc. Dans bon nombre de pays et régions, les organisations syndicales sont structurées en fonction des secteurs d'activités. En raison de la disparition progressive de ces délimitations claires entre les secteurs d'activités, la coordination des activités de défense des droits des travailleurs entre les différentes organisations syndicales est de plus en plus nécessaire, qu'il s'agisse du niveau national ou du niveau international.

Le présent rapport traite aussi de l'évolution des prix des matières premières, qui ont fortement augmenté en 2005, l'inversion de cette tendance n'étant pas encore en vue.

Ce rapport analyse aussi de manière circonstanciée les activités syndicales sur le terrain et les exigences auxquelles les militants sont confrontés. Les négociations collectives, les grèves ou les fermetures de sites sont des phénomènes déjà bien connus. Toutefois, le recours aux salariés temporaires et intérimaires devient un problème de plus en plus pressant auquel il faut s'attaquer. Dans la réalité, force est de constater que chaque fois que des représentants de travailleurs s'engagent pour essayer de syndiquer cette nouvelle catégorie de salariés ils se heurtent à l'opposition des employeurs et subissent des pressions sans précédent.

Avec des exemples concrets à l'appui, ce rapport montre aussi que, lorsque les employeurs voulaient fermer des unités de production parce que les bénéfices qu'ils souhaitaient en tirer ne leur suffisaient plus et que les salariés ont repris eux-mêmes ces usines, les emplois ont pu être garantis à long terme.

Ce rapport vise aussi à donner courage et susciter des idées pour la lutte syndicale sur le terrain.

1. Les matières premières

Dans les industries du caoutchouc, il existe deux types de matières premières :

- 1) Il faut citer d'une part le caoutchouc naturel, récolté sur les plantations. Tout comme pour les autres matériaux naturels, les quantités produites sont fonction des conditions naturelles telles que les inondations, la sécheresse ou les ravages d'organismes nuisibles.
- 2) D'autre part, il existe les caoutchoucs synthétiques faisant partie du groupe des élastomères. Le pétrole en est le produit de base. Cette catégorie englobe bon nombre d'applications qui, entre temps, sont nettement plus nombreuses que celles du caoutchouc naturel.

Depuis 1960, la production mondiale de caoutchouc synthétique est plus élevée que la production de caoutchouc naturel. A l'heure actuelle, la part de la production d'élastomères atteint 60 % de la production mondiale totale de caoutchouc.

1.1. Le caoutchouc naturel

En 1990, la consommation mondiale de caoutchouc naturel était d'environ 5 millions de tonnes. En 2004, elle a atteint le cap des 7 millions de tonnes. Si cette croissance venait à se confirmer au même rythme, la consommation serait de 12 millions de tonnes en 2010. Compte tenu d'une production de 9,6 millions de tonnes, il faudrait s'attendre à une situation de pénurie grave.

L'hévéa, l'arbre qui constitue la source quasi exclusive du caoutchouc naturel, nécessite une période de croissance de 7 ans avant de pouvoir produire du latex pour la première fois. De surcroît, ces arbres ne peuvent être exploités que durant une période limitée. Ainsi, les arbres de plus de 35 ans doivent être abattus. Sur cette toile de fond, il est évident que même si l'on augmentait les superficies des plantations ou si l'on en créait de nouvelles, les besoins prévus ne pourront pas être couverts dans les délais souhaités.

Déjà à l'heure actuelle, on est confronté à des phases de pénurie, notamment après de mauvaises récoltes ou en raison de mauvaises conditions météorologiques. Ceci est surtout le cas en Thaïlande, en Malaisie ou en Indonésie qui, à eux seuls, fournissent quelque 70 % de la production mondiale de caoutchouc naturel. Toutefois, la plus grande plantation du monde se trouve au Libéria (Afrique). Son exploitant fait en ce moment l'objet de poursuites judiciaires aux Etats-Unis et une enquête est en cours pour déterminer si les conditions de travail y sont humaines. Le rapport reviendra de manière plus circonstanciée sur cette question dans un chapitre ultérieur. L'issue du procès pourrait avoir un impact sur le volume de caoutchouc naturel disponible sur le marché mondial.

Depuis de nombreuses années, l'industrie des pneumatiques consomme plus de 60 % du caoutchouc naturel. C'est donc ce secteur qui constitue la force motrice et joue un rôle décisif dans l'ensemble de la branche du caoutchouc. Toutefois, la part de caoutchouc naturel varie fortement selon les types de pneumatiques. Ainsi,

Goodyear a indiqué que pour les pneumatiques poids lourds la part du caoutchouc naturel était d'environ 80 % et uniquement d'environ 27 % pour les pneus voitures.

Etant donné que jusqu'à présent on n'a pas réussi à produire un caoutchouc synthétique ayant les mêmes propriétés que le caoutchouc naturel, le caoutchouc naturel sera amené à jouer un rôle de plus en plus important pour l'industrie des pneumatiques.

Il sera donc extrêmement difficile d'établir des prévisions fiables. L'exemple suivant en fournit la preuve : fin mai 2005, Joe Gingo, le responsable du développement des pneumatiques chez Goodyear, a annoncé que son groupe allait augmenter ses investissements dans la recherche dans le but de substituer progressivement le caoutchouc naturel par le caoutchouc synthétique, ce qui permettrait au groupe d'être indépendant du caoutchouc naturel avant la pénurie prévue dans quatre ans. A peine quelques semaines plus tard, le groupe pneumatique multinational japonais Bridgestone a fait part de son intention d'augmenter la part du caoutchouc naturel dans ses produits en vue de contrecarrer l'augmentation des coûts du caoutchouc synthétique qui est une conséquence de l'augmentation vertigineuse des prix du pétrole au cours de l'année dernière.

Le tableau suivant présente l'évolution des chiffres de production, de la demande et de l'évolution des prix du caoutchouc naturel au cours des années passées.

Année	2002	2003	2004
Production de caoutchouc naturel (en 1000 t)			
Amérique latine	160	172	187
Afrique	359	355	378
Asie du Sud-Est	5663	6199	6795
Reste de l'Asie	1209	1288	1332
<i>Total</i>	<i>7350</i>	<i>7986</i>	<i>8640</i>
Consommation de caoutchouc naturel (en 1000 t)			
Amérique du Nord	1266	1225	1290
Amérique latine	425	473	516
Union européenne	1182	1336	1307
Reste de l'Europe	156	180	196
Afrique	115	118	122
Asie / Océanie	4312	4635	4901
<i>Total</i>	<i>7540</i>	<i>7966</i>	<i>8333</i>
Rapport entre l'offre et la demande (en 1000 t)			
<i>Total</i>	<i>-190</i>	<i>20</i>	<i>307</i>
Stocks de caoutchouc naturel (in 1000 t)			
<i>Total</i>	<i>2060</i>	<i>2004</i>	<i>2311</i>

Année	2003	2004	2005
Prix du caoutchouc naturel par t			
SICOM, RSS3 en US\$	1879	2187	2500
New York, TSR20 en US\$	1120	1350	1535

Source: Rubber Statistical Bulletin from International Rubber Study Group (IRSG), 2/2006

Même si les réserves de caoutchouc naturel semblent suffisantes, il n'en reste pas moins vrai que déjà au cours du dernier trimestre de 2005, on a été confronté à des goulets d'étranglement pour certaines sortes de caoutchouc naturel. Les augmentations de prix des derniers mois en sont la preuve manifeste. En janvier 2006, le prix du caoutchouc naturel a atteint un niveau inégalé depuis 21 ans au Japon. Le phénomène est encore plus manifeste à la Bourse de New York, où le TSR20 a brièvement dépassé le cap des 2 dollars US le kilogramme, un niveau atteint la dernière fois lors de l'effondrement du marché du caoutchouc brésilien en 1914 !

Si l'on compare les prix du caoutchouc naturel à ceux du caoutchouc synthétique, qui, au cours des dernières années, ont augmenté de plus de 30 % en raison de la forte évolution des prix du pétrole, on en arrive fin 2005 à un rapport de 110 %.

Toutefois, cette situation n'existe que depuis le deuxième semestre de 2005. Au cours des périodes précédentes, les prix étaient tellement bas pendant de nombreuses années, au point que les pays producteurs ont tenté vainement à plusieurs reprises d'augmenter le prix du caoutchouc naturel. Selon l'avis unanime des experts du secteur, un inversement de l'évolution actuelle des prix du caoutchouc naturel n'est pas en vue.

1.2. Elastomères (caoutchouc synthétique)

Aujourd'hui, on produit plus de caoutchouc synthétique que de caoutchouc naturel. Sa mise en œuvre reste toutefois très récente. On a découvert de plus en plus de champs d'application pour les différents types d'élastomères, ce qui a entraîné une augmentation de la production, plus particulièrement en Amérique du Nord, en Europe occidentale et au Japon. Dans les paragraphes suivants, nous présenterons les caoutchoucs synthétiques les plus connus ainsi que leur importance économique.

Année	2002	2003	2004
Production de caoutchouc synthétique (en 1000 t)			
Amérique du Nord	2300	2344	2409
Amérique latine	614	644	674
Union européenne	2723	2755	2871
Reste de l'Europe	1018	1175	1232
Afrique	68	77	74
Asie / Océanie	4180	4426	4721
<i>Total</i>	<i>10900</i>	<i>11448</i>	<i>11974</i>
Consommation de caoutchouc synthétique (en 1000 t)			
Amérique du Nord	2123	2152	2139
Amérique latine	659	689	795
Union européenne	2616	2657	2623
Reste de l'Europe	819	925	931
Afrique	98	109	104
Asie / Océanie	4294	4725	5138
<i>Total</i>	<i>10740</i>	<i>11339</i>	<i>11846</i>

Rapport entre l'offre et la demande (en 1000 t)			
Total	160	109	128
Stocks de caoutchouc synthétique (en 1000 t)			
Total	3090	3273	3401

Source: Rubber Statistical Bulletin de l' International Rubber Study Group

On produit différents types de caoutchoucs synthétiques, en fonction des produits chimiques de base (monomères) utilisés. Leurs propriétés varient fortement, au point que les applications industrielles sont multiples.

Le tableau suivant contient les différents types de caoutchouc et leurs domaines d'application :

Nom	Additif asphalté	Chaussures	Colles	Produits techniques	Pneus	Bandes de roulement	Additifs mat. plastiques
eSBR		X	X	X	X	X	
sSBR	X	X	X	X	X	X	
BR		X		X	X	X	X
NBR		X		X			X
EPDM	X			X	X		X
IIR			X	X	X		
CR	X	X	X	X			
TR	X	X	X				X
Latex	X	X		X		X	

eSBR = Emulsion de styrène-butadiène

sSBR = Solution de styrène-butadiène

BR = Polybutadiène

NBR = Caoutchouc nitrile

EPDM= Caoutchouc éthylène-propylène

IIR = Caoutchouc butylique

CR = Polychloroprène (néoprène)

TR = Caoutchouc polysulfide

Source: International Institute Of Synthetic Rubber Producers, Inc. (IISRP)

- ✓ **Polybutadiène (BR):** Sur le plan quantitatif, ce type de caoutchouc arrive en deuxième position. En 1999, la consommation était de 1.953.000 de tonnes. Ce produit est essentiellement utilisé dans l'industrie des pneumatiques. Selon les indications de l'IISRP, plus de 70 % de la production sont destinés à ce secteur. On utilise principalement ce type de caoutchouc dans les flancs et les bandes de roulement des pneus.
- ✓ **Caoutchouc butyle (IIR) :** Quelque 650.000 tonnes sont mises en œuvre par année, plus particulièrement pour les chambres à air de différents types de pneus, de voitures notamment.

- ✓ **Caoutchouc nitrile (NR)** : il faut plus particulièrement citer le NR hydrogéné qui est un produit relativement récent. Grâce à sa résistance physique à différents liquides, huiles et autres substances chimiques, il est plus particulièrement utilisé dans l'industrie automobile, la construction mécanique et l'extraction de pétrole. Le NR hydrogéné fut commercialisé pour la première fois en 1984. Il n'existe que deux producteurs dans le monde, à savoir la Zeon Corporation (Japon) et le groupe Lanxess (Allemagne et Etats-Unis).
- ✓ **Polychloroprène (CR)** : en raison de ses nombreuses propriétés, cet élastomère peut être mis en œuvre dans des domaines très variés. Depuis sa première production à l'échelon industriel en 1932, ce produit a été rendu célèbre sous la dénomination néoprène. Quelque 300.000 tonnes sont mises en œuvre par année. Ce produit aussi est uniquement fabriqué par un nombre limité d'entreprises dans le monde. Voici les chiffres fournis par l'IISRP :

Nom de l'entreprise	Pays	Capacité
DuPont DOW (aujourd'hui: DuPont Performance) Elastomer	Etats-Unis	100 000
Bayer AG (aujourd'hui: Lanxess AG)	Allemagne	65 000
EniChem (aujourd'hui: Polimeri; arrêté en sept. 2005)	France	40 000
Denki Kagaku Kogyo	Japon	48 000
TOSOH	Japon	30 000
Schowa-DDE (aujourd'hui: Schowa-Denko)	Japon/Etats-Unis	20 000

A l'heure actuelle, l'industrie de la transformation nord-américaine doit faire face à un goulet d'étranglement sur le plan de l'approvisionnement. Ce sont plus particulièrement les sous-traitants de l'industrie automobile en Nouvelle-Angleterre qui en sont touchés. Ceci est dû à l'arrêt d'une usine de production en France et à des interruptions de production dans des unités américaines, qui après les cyclones dévastateurs de l'année dernière, n'ont pas encore pu être remises en service. DPE (DuPont Performance Elastomers), le plus grand producteur en est particulièrement touché. Outre le groupe Lanxess, c'est le seul fournisseur du marché nord-américain. Il semblerait que DPE ne dispose plus que d'un site intact à Louisville dans le Kentucky.

Ce site est une des rares unités du groupe DuPont aux Etats-Unis disposant d'une représentation syndicale. Aux Etats-Unis, DuPont arbore fièrement son anti-syndicalisme et le fait de ne pas devoir négocier avec eux. Cette exception de Louisville doit probablement lui faire grincer des dents. Cette impression du syndicat compétent USW fut confirmée, lorsqu'il y a quelques mois, la direction a annoncé son intention de fermer le site de Louisville à la fin de 2006. Cette annonce a été faite à un moment où, dans d'autres régions américaines, des usines sont menacées de fermeture en raison du manque de matières premières. La direction est toutefois revenue sur sa décision en février 2006 et l'usine continuera à produire jusqu'en mars 2007.

La levée des droits de douane extrêmement élevés imposés au CR importé du Japon pourrait permettre de résoudre ce problème de pénurie et représenterait une première aide pour les entreprises de la Nouvelle-

Angleterre. Ceci ne résout toutefois pas le problème lié à la menace de fermeture de l'unité de Louisville.

- ✓ **Caoutchouc nitrile-butadiène (NBR)** : C'est un matériau avec des applications multiples. Ceci est essentiellement dû au dosage des mélanges et de la combinaison des différents monomères. Ceci a permis d'obtenir différentes propriétés. De ce fait, les domaines de mise en œuvre du NRB paraissent quasiment illimités. D'après une étude de l'IISRP, la consommation mondiale de NRB devrait atteindre 368.000 tonnes en 2005. Les principaux producteurs sont les suivants :
 - Lanxess (unités au Canada et en France)
 - Girsal (Mexique)
 - Hyundai (Corée du Sud)
 - JSR Corporation (Japon)
 - Kumho (Corée du Sud)
 - Nantex (Taïwan)
 - Nitroflex (Brésil)
 - PetroChina (RP Chine)
 - Petroflex (Brésil)
 - Polimeri Europa (Italie)
 - Zeon Chemicals (Unités au Japon, Royaume-Uni et Etats-Unis)

- ✓ **Blocs copolymères styréniques (SBC)** : Sur le plan quantitatif, il s'agit du groupe d'élastomères thermoplastiques le plus important, la consommation annuelle atteignant environ 1,2 million de tonnes. En raison de ses propriétés particulières, le SBC est, en première ligne, utilisé comme additif permettant d'influencer de multiples manières les propriétés du produit final.

- ✓ **Caoutchouc fluoré (FR)** : ce produit est surtout utilisé pour les joints. Outre sa résistance élevée aux substances chimiques, il se distingue aussi par sa résistance thermique (plus de 200° C). Les principaux producteurs de caoutchoucs fluorés sont les suivants :
 - DuPont Performance Elastomers
 - Dyeon
 - Ausimont
 - Daikin

- ✓ **Les polyoléfines élastomères (POE)** ont été développées au début des années 90. A l'époque la production était de 200 tonnes. Il est toutefois prévu que la demande sera multipliée par deux car son utilisation est de plus en plus répandue, notamment dans toutes matières synthétiques conventionnelles.

- ✓ **Emulsion de caoutchouc styrène-butadiène (eSBR)** : Il s'agit du caoutchouc synthétique le plus utilisé dans le monde. Il est surtout mis en œuvre dans l'industrie des pneumatiques, mais entre aussi dans la fabrication de bandes de transport et dans d'autres produits. Les principaux producteurs et leurs capacités de production respectives figurent sur le tableau suivant.

Ces données proviennent d'un rapport de l'IISRP, qui a recueilli ces chiffres auprès de ses organisations membres :

Entreprise	Site	Capacité en tonnes
Ameripol Synpol Co.	Port Neches, TX	235 000
Bayer Rubber Inc.	Sarnia, Ontario	20 000
DSM Copolymer Inc.	Baton Rouge, LA	150 000
Goodyear Tire & Rubber Co.	Houston, TX	267 000
Industrias Negromex SA	Altamira, Mexique	92 000
Petroflex	Caxias, Brésil	196 000
	Triunfo, Brésil	65 000
Bayer SA	La Wantzenau, France	80 000
DOW Chemical	Pernis, Pays-Bas	85 000
	Schkopau, Allemagne	91 000
Dwory SA	Oswiecim, Pologne	104 000
EniChem SpA	Hythe, Royaume-Uni	120 000
	Ravenne, Italie	90 000
Karbochem Ltd.	Sasolburg, Afrique du Sud	32 000
Hyundai Petrochemical	Daesan, Corée	60 000
JSR Co.	Yokkaichi, Japon	215 000
Zeon Co.	Tokuyama, Japon	190 000
Korea Kumho PC	Ulsan, Corée	180 000
SINOPEC	Beijing, RP Chine	80 000
TSRC	Kaohsiung, Taïwan	105 000

Source: *International Institute of Synthetic Rubber Producer*

- ✓ **Caoutchouc éthylène-propylène (EPDM ou EPM)** : Ces caoutchoucs synthétiques spéciaux font l'objet d'une demande en très forte augmentation, ces élastomères étant utilisés dans des produits spéciaux tout comme dans des produits de masse. En 2000, la production mondiale avait atteint 870.000 tonnes. Malheureusement, il n'existe pas de chiffres plus récents.

2. L'industrie des pneumatiques

Il est notoire que l'industrie des pneumatiques est étroitement liée au développement du secteur de l'automobile au niveau mondial. A cela, il faut aussi ajouter la très forte augmentation des prix des matières premières au cours des deux dernières années, ce qui pèse lourdement sur les performances des entreprises, qui, dans une large mesure, ont toutefois pu être maintenues grâce à des augmentations de prix. La faiblesse du dollar n'a pas beaucoup profité aux entreprises établies dans la zone dollar.

L'évolution du secteur automobile fut très hétéroclite au niveau mondial, chaque région comptant des gagnants et des perdants. Sur le marché nord-américain, les ventes ont fortement baissé. Ces sont les marques des grands groupes tels que General Motors ou Ford qui en ont souffert le plus. Cette situation a eu des répercussions sur l'évolution du chiffre d'affaires du secteur pneumatique, notamment pour la première monte. Mais en même temps, les ventes de pneumatiques ont augmenté de 13,9 % au Japon en 2005. Hankook, le premier producteur de pneumatiques coréen, a annoncé qu'en 2005 ses ventes ont augmenté de 8,7 %, ce qui s'explique essentiellement par une demande chinoise qui continue à progresser. Parmi les 10 premiers fabricants mondiaux, Hankook est le seul qui, depuis 2003, a pu améliorer sa position au classement mondial. Il a ravi la 9^{ème} place au groupe japonais Toyo Tire. Pour le reste, les onze premières places du classement n'ont pas changé.

Trois groupes dominent le marché mondial des pneumatiques. Ensemble, ils contrôlent plus de la moitié de ce marché. Le groupe arrivant en troisième position a réalisé un chiffre d'affaires deux fois plus élevé que le suivant, à savoir le quatrième. En raison de cette très forte concentration, les marques de pneumatiques jouent un rôle prépondérant. C'est pour cette raison que quasiment tous les grands fabricants de pneumatiques sont en lice lorsqu'il s'agit de fournir la première monte. Ces ventes de pneumatiques à l'industrie automobile ne sont pas très rentables et ne permettent pas de faire de réels bénéfices. Par contre, c'est avec le marché du remplacement que les groupes réalisent d'énormes bénéfices, car lorsque les pneus doivent être remplacés, les automobilistes achètent en règle générale la marque de pneumatique équipant le véhicule à l'achat.

Jusqu'à présent, bon nombre de fabricants ont fait produire leurs pneumatiques grande vitesse dans les pays industrialisés, tandis que les pneus moins chers et moins sophistiqués ont été fabriqués dans les pays moins développés. Cette forme de répartition du travail est toutefois en train d'évoluer. Ainsi, de plus en plus d'entreprises établies en Europe centrale et orientale, Amérique latine ou en Asie (en général des filiales des grands groupes pneumatiques) sont aussi en mesure de produire ces pneus grande vitesse, surtout lorsque les chaînes de montage automobiles se trouvent à proximité de leurs sites.

Evolution économique en 2004

Au niveau mondial, le chiffre d'affaires de tous les groupes pneumatiques a augmenté de 15 % en 2004. Ceci s'explique d'une part par une augmentation du volume de vente de 1 %, et d'autre part par les évolutions de prix et les fluctuations

des taux de change, plus particulièrement la faiblesse du dollar. Ce chiffre d'affaires global était de 92 milliards de dollars US, étant entendu que 12 groupes ont réalisé un chiffre d'affaires d'au moins 1 milliard chacun, ce qui signifie qu'à eux seuls ils couvrent 81 % du marché mondial.

Rang	Entreprise	C. A. 2004 (pneumatiques)	Siège du groupe
1	Groupe Michelin	17,888.20 Mio \$	France
2	Bridgestone Corp.	16,750.00 Mio \$	Japon
3	Goodyear Tire & Rubber Company	15,150.00 Mio \$	USA
4	Continental AG	6,100.00 Mio \$	Allemagne
5	Pirelli S.p.A	4,043,50 Mio \$	Italie
6	Sumitomo Rubber Industries Ltd.	3,150,00 Mio \$	Japon
7	Yokohama Rubber Co. Ltd.	2,863,80 Mio \$	Japon
8	Cooper Tire & Rubber Co.	2,081.60 Mio \$	USA
9	Hankook Tire Co. Ltd.	1,902.50 Mio \$	Corée du Sud
10	Toyo Tire & Rubber Co. Ltd.	1,618.10 Mio \$	Japon
11	Kumho Tire Co. Inc.	1,562.00 Mio \$	Corée du Sud
12	Grandtour Tire Pte. Ltd.	1,045.00 Mio \$	Singapour

Source: *Rubber & Plastics News*

Investissements

Globalement, l'on constate que les investissements dans le secteur des pneumatiques commencent à nouveau à augmenter depuis un certain temps. Le *European Rubber Journal* a établi l'aperçu suivant :

Période	Volume total des investissements
2001-2002	1,6 Mia. US \$
2002-2003	1,2 Mia. US \$
2003-2004	2,0 Mia. US \$

Les investissements les plus importants et les plus élevés annoncés en 2004 sont les suivants :

- Le groupe russe SIBUR prévoit d'investir 300 millions de dollars US, étalés sur une période non précisée, pour moderniser et élargir la production de ses usines d'Omsk, Yekatarinbourg, Volhzsk et Yaroslavl.
- Le groupe Continental investit 183 millions de dollars pour la construction d'une nouvelle usine de pneumatiques à Camacari (Bahia), au Brésil. La production doit être lancée cette année encore.
- Toyo Tire investit 150 millions de dollars pour l'élargissement de sa production de pneus voitures et utilitaires à Bartour County (Géorgie), aux Etats-Unis.
- Kumho Tire dépensera jusqu'en 2008 130 millions de dollars pour augmenter les capacités actuelles de son unité à Nanjing en Chine.

- Dès son lancement, Continental a l'intention d'injecter 122 millions de dollars dans sa nouvelle unité de pneumatiques au Brésil pour y augmenter les capacités d'ici 2008. On y prévoit plus particulièrement la création ultérieure d'un millier d'emplois.
- Pirelli investira 115 millions de dollars dans tous ses sites en vue d'équiper ses lignes de production de pneus poids lourds du MIRS, le système robotique modulaire intégré.
- Bridgestone prévoit une dépense de 106 millions de dollars pour l'augmentation de ses capacités pneus OTR (tous terrains) à Hofu au Japon.
- Michelin a l'intention d'investir 100 millions de dollars dans un projet en Chine, qui reste encore à définir.

En examinant tous ces projets d'investissements datant de 2004, prévus par les grands groupes pneumatiques, force est de constater qu'ils sont très hétéroclites. Comme prévu, Michelin arrive en tête de la liste avec 450 millions. La surprise vient de Continental qui prévoit 389 millions, dépassant ainsi nettement Bridgestone qui n'en prévoit que 300 millions. Le groupe Goodyear, avec ses 32,2 millions, suit loin derrière pour uniquement occuper la dixième place. Il est vrai que, depuis des années déjà, ce groupe est confronté à des problèmes financiers.

La Chine – un marché et un challenge

L'essor du marché chinois commence à se faire ressentir sur la scène internationale. Un exemple : en 2003 la Chine a pris la place des Etats-Unis en tant que plus grand consommateur de caoutchouc. Par ailleurs, bon nombre d'entreprises pneumatiques mondiales ont pu améliorer leur situation grâce à la demande croissante et permanente de pneumatiques en Chine. En outre, parmi les 75 groupes pneumatiques les plus importants du monde, on trouve de plus en plus d'entreprises chinoises. Entre temps, la Chine est devenu le premier exportateur de pneus poids lourds vers le marché nord-américain. Selon le rapport annuel de 2004 du *European Rubber Journal*, 16 entreprises chinoises font d'ores et déjà partie du TOP 75, trois figurant même parmi les 20 premiers. Il existe un autre indice qui témoigne de la compétitivité croissante des producteurs de pneumatiques chinois. Ainsi en 2004, 120 entreprises possédaient un code DOT (un code qui permet d'accéder au marché des Etats-Unis). En 2000, uniquement 45 entreprises étaient en possession de ce code.

Il n'empêche qu'un nombre important d'entreprises pneumatiques chinoises sont contrôlées par des grands groupes multinationaux, tandis que d'autres ont été créées dans le cadre de joint ventures entre une entreprise chinoise et un groupe étranger. Ainsi, Goodyear possède une unité à Dalian, Bridgestone en possède trois à Shenyang, Tianjin et Wuxi, tandis que Hankook en a deux à Jiaying et Huayin. Au cours de cette année, Continental a l'intention d'investir 300 millions de dollars dans une nouvelle usine et le groupe Grandtour Tire Pdt Ltd de Singapour, qui occupe la douzième place au niveau mondial, exploite sept usines en Chine. La plus grande partie de la production chinoise est destinée à l'exportation, mais l'on suppose

toutefois que dans un proche avenir, l'essentiel de cette production sera absorbée par le marché chinois.

Si l'on examine séparément le marché nord-américain, force est de constater qu'en raison de l'accentuation de la division du travail au niveau mondial, le nombre de salariés du secteur pneumatique est passé de 87.100 à 68.700 entre 1997 et mars 2004. En même temps, la part des pneumatiques importés a doublé entre 2001 et 2004. Le nombre d'unités importées a dépassé le cap des 100 millions et continue à se développer à des taux de croissance annuelle supérieurs à 10 % (source : *Plastics News*, juillet 2005). Dans le secteur du remplacement, la part des pneumatiques importés atteint entre temps les 35 %.

Le marché d'Europe centrale et orientale continue à croître

Outre ce développement en Asie, on observe aussi un changement important en Europe centrale et orientale. D'une part, certains grands fabricants de pneumatiques délocalisent des pans entiers de leur production en Europe orientale (le groupe allemand Continental en est l'exemple le plus frappant), ou créent de nouvelles capacités. Ainsi en 2005, Michelin et Hankook ont, chacun, conclu un contrat portant sur la construction de deux nouvelles unités de production en Hongrie. Dans ce que l'on appelle le triangle de l'automobile (la Tchéquie, la Slovaquie et la Hongrie), où sont implantés les grands groupes automobiles tels que VW/Skoda ou Audi, la proximité des débouchés joue un rôle stratégique important. Etant donné que tous les experts estiment que le marché automobile des pays d'Europe centrale et orientale continuera à progresser, la production de pneumatiques dans ces pays suit cette tendance et progressera aussi.

Les nouveaux acteurs mondiaux

Ces mutations du marché mondial sont aussi sensibles à d'autres égards. Ainsi, l'entreprise russe Amtel a racheté en 2005 le groupe pneumatique néerlandais Vredestein Banden B. V. pour 195,9 millions d'euros. La nouvelle entreprise ne possède que trois unités de production en Russie et une aux Pays-Bas. Cette nouvelle entreprise porte le nom de Amtel-Vredestein.

Il est impossible de prévoir l'évolution du marché intérieur russe. Une augmentation de la production de véhicules de tourisme et de véhicules utilitaires serait un signe positif pour l'industrie des pneumatiques, car le marché de remplacement russe ou les éventuelles exportations de la production seuls ne constituent pas un stimulant puissant pour l'industrie pneumatique russe.

Dans l'hémisphère sud aussi, des entreprises pneumatiques sont en train de prouver que le « multinationalisme » n'est pas exclusivement réservé à l'Europe occidentale, aux Etats-Unis ou au Japon. Apollo Tyre, la deuxième entreprise pneumatique indienne, a acquis pour 200 millions de dollars les unités de production de Dunlop International au Zimbabwe et en Afrique du Sud. Le marché indien ne connaît pas encore le même essor que le marché chinois, mais à la place, les entreprises indiennes s'implantent sur des marchés étrangers en vue de s'assurer de cette manière de nouveaux débouchés leur permettant d'augmenter leur production.

Les prévisions concernant le marché indien sont tout aussi incertaines que celles qui portent sur le marché russe. Les deux marchés sont dominés par des groupes multinationaux et l'augmentation de la demande en pneumatiques y est nettement inférieure qu'en Chine ou dans d'autres parties du monde.

Croissance pour certains produits pneumatiques spéciaux

Outre les développements relativement hétéroclites dans les différentes régions, certains segments à l'intérieur du secteur des pneumatiques connaissent aussi des évolutions différenciées. Des experts indépendants estiment que la demande en pneus OTR pour des véhicules tous terrains restera supérieure à la production jusqu'en 2008. Les experts prévoient aussi une forte augmentation de la demande en pneus spéciaux pour les véhicules utilisés dans les mines, car dans les prochaines années les activités minières dans tous les secteurs continueront à être développées. Face à cette situation, les entreprises pneumatiques réagissent de manière très différenciée. D'une part, certaines réagissent en investissant dans ces secteurs, tandis que d'autres concentrent leur production en cédant certaines activités. Ainsi, Goodyear a vendu ses activités pneus tracteurs au groupe américain Titan, tandis que Continental Amérique du Nord a déjà essayé à trois reprises de se séparer de ses activités pneus tous terrains.

A côté de la consolidation financière partiellement nécessaire, la question du repli sur les activités de base joue aussi un rôle. De telles approches relèvent souvent d'une politique à court terme. Le cas Continental Amérique du Nord (CTNA) en fournit la preuve. En 2005, le groupe annonça de manière très prématurée son intention de se séparer de ses activités pneus tous terrains, c'est-à-dire de son usine à Bryan dans l'Ohio. Dans un premier temps, on avait retenu comme partenaire le groupe allemand Rösler. Ensuite, ce fut Titan International tandis que depuis le printemps 2006, c'est la société d'investissements Pensler qui tient la corde. Etant donné que l'usine dans l'Ohio est syndiquée et que l'USW, l'organisation syndicale compétente, doit, conformément à la convention actuelle en vigueur, en renégocier une nouvelle avant que la cession ne soit effective. C'est pour cette raison que la phase de transition est encore en cours.

Dans un premier temps, le groupe Rösler, excédé, s'est désisté. Titan International lui emboîta bientôt le pas. D'après certaines rumeurs syndicales, ces désistements ne seraient pas entièrement dues aux négociations avec l'organisation syndicale, mais au fait que CNTA a fait traîner ces négociations en longueur pour pouvoir encore tirer profit aussi longtemps que possible de la vente des pneus tous terrains. Ceci est d'autant plus compréhensible qu'au courant de l'année 2005, il devint de plus en plus manifeste que la production de ce type de pneus était inférieure à la demande. Entre temps, CTNA a trouvé un autre candidat à la reprise. Apparemment c'est l'appât des profits à court terme qui a conduit la direction à ne pas investir dans ce site. Des investissements lui aurait permis de profiter à moyen terme des opportunités de ce marché.

Entre temps, d'autres groupes pneumatiques ont annoncé qu'ils allaient augmenter leurs capacités aux Etats-Unis ou dans leur pays d'origine (Bridgestone, Michelin Amérique du Nord, Yokohama Rubber et Goodyear).

Nouvelles technologies

Le pneu « run flat » (roulage à plat) est considéré comme l'innovation technologique des dernières années. Ce sont des pneus dotés de flancs renforcés qui, malgré l'absence de pression pneumatique, peuvent continuer à rouler à environ 80 km/heure pendant plusieurs kilomètres. Le groupe Michelin propose une autre variante, avec un pneu équipé d'un arceau en plastique posé entre la jante et la gomme. Grâce à cette nouvelle technologie, il est possible de rejoindre le prochain garage, même avec une roue dégonflée. De ce fait, l'opération complexe de changement de roue en cas de crevaison n'est plus nécessaire. Il n'est plus non plus nécessaire d'être muni d'une roue de secours, ce qui permet aux constructeurs automobiles de réduire de manière considérable le poids des véhicules, avec une consommation moins élevée de carburant.

En octobre 2005, Michelin a annoncé son intention d'appliquer sa technologie MTD (technologie durable) à la production de pneus pour poids lourds. A cet effet, il devra investir dans les années à venir quelque 400 millions d'euros pour se doter des machines adéquates. Grâce à cette innovation, les pneus ont un meilleur profil et une architecture différente. Il s'agit de canaux cylindriques en forme de gouttes d'eau noyées dans la gomme. Au fur et à mesure de l'usure de la bande de roulement, ils s'ouvrent progressivement en dessinant de nouveaux sillons, permettant ainsi de retrouver une adhérence excellente. Ceci permet d'allonger la durée de vie. Adhérence et durée sont aussi prolongées grâce à une nouvelle conception tridimensionnelle des sillons.

Grâce à une nouvelle technologie, un fil d'acier d'une longueur de 400 mètres est embobiné de manière pratiquement infinie autour de la bande de roulement (architecture infinicoil).

Le résultat est le suivant : les pneus sont plus légers, le poids des essieux des poids lourds diminuent (130 kg/essieu), les distances parcourues peuvent être doublées avec 400 kilos de chargement supplémentaire (chiffres valables pour poids lourd de 7 tonnes).

Une autre évolution doit être mentionnée dans les secteurs des véhicules utilitaires, à savoir des pneus de plus en plus larges. Le groupe Hankook Amérique du Nord vient de présenter au public un pneu de 30 pouces. De manière générale, on suppose toutefois que cette évolution ne durera pas longtemps, car la largeur est limitée en raison d'impératifs de production et de considérations de sécurité à long terme. Il faut aussi citer les modèles X One de Michelin, une autre catégorie de pneus extra-larges pour poids lourds.

Les modifications des dosages des mélanges de gomme peuvent entraîner de grandes différences. Les entreprises pneumatiques plus importantes utilisent ce savoir-faire pour fabriquer ce que l'on appelle des « pneus verts ». Ceci veut dire que ces pneus se distinguent par une résistance au roulement nettement inférieure à la normale, ce qui signifie que les véhicules équipés de ce type de pneus verts consomment moins de carburant (selon Michelin, les économies de carburants se chiffrent à 3 %).

Récemment, Bridgestone vient d'annoncer la mise au point d'un pneu à plusieurs chambres. Ce nouveau type de pneu se distingue par des propriétés de roulement nettement supérieures à celles des pneus conventionnels.

En janvier 2006, le groupe japonais Toyo Tire a mis en service une nouvelle unité de pneumatiques à White, Georgie (Etats-Unis), ayant nécessité un investissement de 180 millions de dollars. Dans cette usine, on applique le procédé ATOM (Advanced Tire Operation Module) pour la fabrication de pneumatiques. Cette technique est déjà utilisée dans une usine au Japon. En raison de sa technicité, les opérateurs chargés de l'assemblage/bobinage de pneus sont devenus superflus. Dotée de cette technologie, une usine de pneumatiques ne nécessitera plus qu'un tiers de la main-d'œuvre d'une usine conventionnelle. D'autres groupes pneumatiques souhaitent aussi mettre en œuvre cette technologie, ce qui constituera un défi important pour les organisations syndicales du monde entier lorsqu'il leur faudra défendre les intérêts des salariés concernés.

Cette évolution n'est toutefois pas tout à fait récente. C'est Michelin qui a ouvert la voie avec sa technologie C3M. D'autres fabricants lui emboîtèrent le pas, notamment Bridgestone avec son procédé BIRD et Pirelli avec son système MIRS. Continental et Goodyear disposent eux aussi de systèmes propres leur permettant de réduire les besoins en main-d'œuvre et en espace. Les nouvelles unités de production ne nécessitent plus que 10 % de l'espace requis pour les installations conventionnelles. L'avenir nous dira si un jour il sera possible de produire les pneus directement dans l'usine automobile.

2.1. Les trois groupes majeurs

Les trois grands groupes majeurs contrôlent à eux seuls plus de 53 % du marché mondial. Le groupe arrivant en quatrième position réalise uniquement la moitié du chiffre d'affaires du troisième. Cette situation met très nettement en évidence la structure oligopolistique du secteur. Pour cette raison, nous examinerons le profil de ces entreprises dominantes. Ces trois groupes sont présents dans le monde entier. Michelin est presque exclusivement un fabricant de pneumatiques, tandis que Bridgestone et Goodyear Tire & Rubber produisent aussi d'autres articles en caoutchouc. S'agissant de la vente d'articles en caoutchouc au niveau mondial, Bridgestone occupe la troisième place, tandis que Goodyear n'arrive qu'à la onzième position.

2.1.1. Michelin

Siège social :	Clermont-Ferrand (France)
Adresse Internet :	www.michelin.com
Salariés:	127.000 (2004)
Unités de production :	74 dans 19 pays
Plantations de caoutchouc :	6 (Brésil et Nigeria)
Implantations :	dans 170 pays
Chiffre d'affaires	15.590 millions d'euros = + 3,6 % (2005)
Bénéfices :	889 millions d'euros = + 35,9 % (2005)

En 2004, le groupe a vendu 194 millions de pneus. Selon les indications du groupe, 53 % (+0,7 %) ont été vendus en Europe (y compris la Russie), 33 % (-1,6 %) en Amérique du Nord et 14 % (+0,8 %) dans d'autres régions du monde).

L'unité de production la plus importante du groupe se trouve à Olsztyn en Pologne. Ceci met en évidence une tendance suivie par beaucoup d'autres entreprises pneumatiques. Ainsi, le groupe allemand Continental AG possède la plus grande usine de pneumatiques du monde à Otrokovice, en République tchèque.

Une particularité mérite d'être mentionnée : l'année passée, le groupe a décidé de se retirer de la formule un, après la débâcle du Grand Prix d'Amérique lorsque onze écuries n'ont pas pu s'aligner parce que Michelin avait au dernier moment retiré ses pneumatiques pour des raisons de sécurité. Jusqu'à cet événement, Michelin dominait la formule un. Seul Bridgestone fournit Ferrari et quelques autres écuries. Bridgestone commence donc à prendre de l'ampleur dans ce secteur synonyme de prestige, tandis que Michelin semble avoir relativement bien digéré les dommages causés par cet incident.

Au cours des derniers mois, Michelin a pris une décision importante en termes d'investissements : le groupe a décidé d'agrandir son unité de production de pneus génie civil à Lexington, Caroline du Sud (Etats-Unis). Le coût de l'opération est de 85 millions de dollars. La production y sera doublée et sera plus particulièrement destinée au secteur minier, qui connaît un essor notable.

2.1.2. Bridgestone

Siège social :	Tokyo, Japon
Adresse Internet :	www.bridgestone.co.jp
Salariés:	113.699 (2004)
Unités de production :	140, dont 47 usines pneumatiques dans 25 pays
Plantations de caoutchouc :	au min. 5 en Chine, Thaïlande, Indonésie et Liberia
Implantations :	dans plus de 150 pays
Chiffre d'affaires :	€ 18.9 billions = + 8,2 % (2005)
Bénéfices :	€ 1.27 billions = + 58 % (2005)

Cette forte augmentation des bénéfices est due en grande partie à des produits exceptionnels liés aux fonds de pensions de l'entreprise.

Le chiffre d'affaires de l'année 2005 se répartit comme suit : Japon 36,5 %, Amérique 36,4 %, Europe 11,5 % et les autres régions 15,6 %.

Malgré les bénéfices élevés réalisés en 2005, il faut aussi rappeler qu'au cours de cette même année le groupe a trouvé un arrangement avec le groupe automobile Ford. En vertu de cet arrangement, le groupe versera 240 millions de dollars à Ford à titre d'indemnisation à la suite du rappel en 2001 des pneus Firestone montés sur un modèle 4X4 ayant provoqué plusieurs accidents mortels. Malgré ce geste, le groupe Bridgestone ne reconnaît pas sa culpabilité dans cette affaire. Devant les tribunaux américains, Ford a jusqu'à présent toujours perdu les procès avec les familles des

victimes. Cette action de rappel des pneus à déjà coûté à Bridgestone-Firestone quelque 440 millions de dollars en Amérique du Nord. L'année dernière, la société mère avait toutefois constitué des provisions suffisantes, au point que ces indemnisations ne font apparaître aucune incidence notoire sur les résultats du groupe.

En 2005, Bridgestone a annoncé que le groupe allait investir 100 millions de dollars US dans une usine de caoutchouc synthétique à Guandong, en Chine.

En 2005, on a aussi porté plainte contre la filiale nord-américaine du groupe Bridgestone que l'on accuse de recourir à des pratiques d'esclavage sur ses plantations au Libéria. Plusieurs journaux libériens ont publié des entretiens avec des salariés des plantations qui confirment certaines présomptions selon lesquelles les conditions de travail sur la plus grande plantation de caoutchouc du monde seraient inhumaines. C'est aussi pour cette raison que la plupart des 6000 salariés se mirent en grève en février 2006 en vue d'obtenir de meilleures conditions de travail et des salaires plus élevés. Après une semaine de grève, on a annoncé que toutes les parties ont entamé un dialogue pour tenter d'améliorer durablement la situation de ces travailleurs.

Il faut maintenant attendre l'issue de ces pourparlers et voir comment la situation va évoluer. Il en est de même pour ce qui concerne les procès en cours au Etats-Unis. L'ICEM a tenté d'établir un contact avec le syndicat local qui, il y a quelques années, fut membre de l'ICEM pendant un certain temps. Selon des quotidiens locaux, les salariés seraient mécontents de leur organisation syndicale, car ils reprocheraient aux dirigeants de collaborer trop étroitement avec la direction de la plantation.

2.1.3. Goodyear Tire & Rubber

Siège social du groupe :	Akron, Ohio, Etats-Unis
Adresse Internet :	www.goodyear.com
Salariés :	Plus de 80.000 (2005)
Unités de production :	99 dont 44 usines pneumatiques dans 28 pays
Plantations de caoutchouc :	0, les dernières furent vendues en 2005
Implantations :	Dans presque tous les pays
Chiffre d'affaires :	19,6 milliards de dollars US = + 7 % (2005)
Bénéfices :	228 millions de dollars US = + 50 % (2005)

En 2004, les ventes de pneumatiques étaient réparties de manière suivante : Amérique du Nord (48,6 %), Union européenne (27,7 %), Europe orientale, Moyen-Orient et Afrique (7,9 %), Amérique latine (7,7 %) et Asie-Pacifique 8,1 %).

L'exercice 2005 fut le meilleur pour Goodyear depuis 1998. Lors du premier trimestre 2004, le groupe réussit à nouveau à réaliser des bénéfices après six trimestres consécutifs de pertes. Le groupe reste toutefois confronté à des problèmes financiers. Des remboursements importants de crédits ainsi qu'une retraite d'entreprise insuffisamment provisionnée en sont les principaux. Au cours des dernières années ce furent plus particulièrement les avantages sociaux des salariés qui ont été diminués après des négociations collectives très complexes, menées par

le syndicat compétent USW, qui a fait ces concessions dans le but de contribuer à la survie du groupe.

Depuis 2003, Goodyear a fermé trois usines de pneumatiques, à savoir Huntsville, Alabama, Etats-Unis (1100 salariés), au Guatemala (une cinquantaine de salariés) et l'usine de Wolverhampton, Royaume-Uni, dont la fermeture s'étale sur cinq ans.

Les deux cyclones du siècle « Katrina » et « Rita » ont coûté quelque 21 millions de dollars supplémentaires au groupe. Goodyear a été obligé de réduire sa production nord-américaine de 30 % en raison des dommages subis par ses unités de production.

Robert J. Keegan, le président directeur général du groupe, a annoncé en septembre dernier qu'au cours des trois ans à venir le groupe allait économiser jusqu'à 250 millions de dollars en vue de poursuivre son désendettement et rétablir un équilibre financier. Les mesures envisagées à cet effet comprennent aussi la fermeture d'unités de production onéreuses. Il n'a toutefois pas souhaité indiquer de chiffres, ni de pays.

En décembre 2005, Goodyear a repris les 50 % restants des parts de sa joint venture avec South Pacific Tyres en Australie et Nouvelle-Zélande.

2.2. Continental AG – un cas particulier ?

Siège social :	Hanovre, Allemagne
Adresse Internet :	www.conti-online.de
Salariés :	80.586 (2004)
Unités de production :	100, dont 29 usines pneumatiques dans 18 pays
Chiffre d'affaires :	12.597,4 millions d'euros = + 9,6 % (2004)
Bénéfices :	1.096 millions d'euros = + 28,2 % (2004)

Au début des années 90, « Conti » (terme que la société utilise au niveau interne pour se nommer) est pendant un court laps de temps un candidat au rachat. Toutefois, dans les années qui suivirent, le groupe a poursuivi son développement, provoquant à maintes reprises des grincements de dents des salariés et de leurs organisations syndicales. La fermeture d'usines soi-disant non rentables en Autriche, Belgique, Suède, aux Etats-Unis et en Allemagne a entraîné des sacrifices douloureux pour le personnel. Néanmoins, la direction du groupe exerce de plus en plus de pressions sur les salariés du groupe, essaie de réintroduire la semaine de 40 heures par voie de recours devant la justice, exige des réductions de salaires en échange du maintien de sites même bénéficiaires, ce qui est plus particulièrement le cas pour l'usine de production de pneus de voitures à Hanovre-Stöcken en 2005/2006.

Aucun autre groupe pneumatique n'a transféré de manière aussi conséquente et sans pratiquement aucune concession sa production dans les pays réputés à bas salaires. En 1993, le groupe a acquis l'usine de pneumatiques de Barum à Otrokovice. Entre temps, ce site est devenu la plus grande usine de pneumatiques

du monde avec une production de 18 millions d'unités l'année dernière, 27 millions étant prévus pour 2006. Depuis 1993, la production a été multipliée par 17. 80 % de la production sont destinés à l'exportation.

La principale critique porte sur le comportement inqualifiable de la direction du groupe qui veut du jour au lendemain fermer une unité jusqu'à présent rentable (40 millions d'euros de bénéfices avant impôt en 2005), à peine après avoir conclu un accord sur le maintien des emplois avec les organisations syndicales. Alors que Conti se retire de plus en plus de la production de pneumatiques en Allemagne, des groupes comme Michelin, Pirelli et Goodyear s'engagent sur une voie diamétralement opposée en investissant dans les nouvelles technologies et créent de nouveaux emplois sur leurs sites allemands.

Plusieurs manifestations, des assemblées générales simultanées dans toutes les unités allemandes et les protestations sans failles du comité d'entreprise européen, composé de délégués de toutes des représentations des salariés de tous les sites européens, ont finalement fait fléchir la direction qui a accepté une solution négociée reportant la fermeture du site de Hanovre-Stöcken, initialement prévue fin 2006, pour assurer le maintien de la production et des emplois jusqu'à la fin 2007. Après cette date, le groupe proposera des emplois de substitution aux salariés concernés.

Pour la première fois, le mouvement de protestation a été mené en commun par deux organisations syndicales, à savoir l'IG BCE et l'IG Metall. Depuis plusieurs années, Conti applique une stratégie visant à offrir à l'industrie automobile un système complet qui ne comprend plus uniquement les pneus mais aussi des essieux entiers, montés sur les véhicules dans une unité de VW. A cet effet, le groupe a aussi acquis des entreprises d'électronique, qui produisent entre autres des systèmes de freinage ABS.

Ces actions syndicales concertées s'imposent aussi à l'échelon international : la direction du groupe l'a prouvé à deux reprises. Ainsi, au printemps 2005, la direction de l'usine sud-africaine de Port-Elizabeth a demandé au syndicat représentatif NUMSA de donner son aval à l'introduction de postes de fin de semaine supplémentaires dans le but de réduire les coûts salariaux en comparaison aux autres unités de Conti. Lors des négociations, les délégués des salariés et leur syndicat ont rappelé qu'il existait une convention collective et qu'ils pourraient accepter une solution dans le cadre de cette convention. La direction a estimé que ceci était insuffisant. Ainsi, elle n'a pas payé le travail supplémentaire effectué en fin de semaine, certains salariés furent licenciés sans consultation préalable de l'organisation syndicale, tel que le prévoit la législation sud-africaine. Dans les deux cas, NUMSA a obtenu gain de cause devant les tribunaux, ce qui n'a toutefois pas incité la direction à réintégrer les salariés licenciés.

Fin 2005, la direction générale de Conti de Hanovre a annoncé qu'elle allait profiter des négociations collectives avec le syndicat nord-américain USW, prévues en avril 2006 dans l'usine de Charlotte en Caroline du Nord, pour réduire les coûts salariaux de 35 %. On a demandé au syndicat d'indiquer, avant fin 2005, comment il souhaiterait répartir ces économies sur les salaires horaires et/ou l'assurance maladie de l'entreprise. On lui a rappelé que chacun devait apporter sa contribution

pour réaliser ces économies de 32 millions de dollars. Ce type d'approche du « à prendre ou à laisser » est tout simplement du chantage.

Le syndicat USW n'a pas rejeté la possibilité de conclusion d'un accord. La direction a néanmoins publié un autre communiqué de presse faisant savoir que le syndicat ne s'est pas prononcé sur les propositions de réductions de salaires. De ce fait, elle est obligée de licencier 513 salariés (presque la moitié des effectifs) en deux étapes. Pour faire entièrement déborder le vase, Conti a également annoncé que dans son usine américaine de Mount Vernon (dans laquelle il n'y pas de représentation syndicale) les réductions de salaires seront moins importantes (10 %) et qu'elle allait y investir 60 à 70 millions de dollars pour moderniser le site. USW a tenté à plusieurs reprises de syndiquer le site de Mount Vernon. Elle s'est chaque fois heurté à des campagnes farouchement anti-syndicales menées par la direction.

Dans le but de mettre le holà à ces agissements de la direction du groupe, il est nécessaire que toutes les organisations syndicales et les sites concernés se concertent en vue de définir et de coordonner ensemble une stratégie commune.

3. Les autres industries du caoutchouc

Tout comme l'industrie des pneumatiques, les autres industries du caoutchouc sont tout aussi dépendantes du secteur automobile. Au classement des 50 entreprises les plus importantes du secteur du caoutchouc non pneumatique, les 13 premières places sont occupées par des groupes sous-traitants de l'industrie automobile. Ceci est aussi le cas pour 39 des 50 premières.

Parmi ces secteurs d'activités il faut aussi citer la fabrication du caoutchouc synthétique qui, si elle n'est pas réalisée par des entreprises traditionnelles du secteur du caoutchouc telles que Goodyear ou Bridgestone, relève plutôt du secteur de la chimie. BASF, DOW Chemical, DuPont ou Lanxess n'en sont que quelques exemples.

Il faut aussi citer un autre secteur d'activités, à savoir la production de gants, notamment pour les chirurgiens, et de préservatifs en caoutchouc naturel. Ces deux champs d'application vont continuer à se développer. Etant donné que l'on prévoit une pénurie de caoutchouc naturel, ces secteurs seront aussi touchés à partir de 2010, d'autant que les grandes multinationales de pneumatiques resteront les principaux utilisateurs. Le cas échéant, elles seront aussi en mesure de mieux assumer des prix plus élevés que les fabricants de gants ou de préservatifs qui, en règle générale, sont des PME.

En raison du rachat en 2004 du groupe allemand Phoenix AG par Continental AG, un autre groupe allemand, le classement des cinquante premiers sera probablement chamboulé. Jusqu'à présent Conti occupait la sixième place et Phoenix la quinzième. Si l'on additionne la valeur des deux groupes, l'on obtient une somme supérieure à la valeur du français Hutchinson SA, qui occupe la première place du classement. Il faut toutefois attendre pour savoir si le résultat d'une simple addition de ce type sera confirmé dans les faits, d'autant qu'en février 2006, Conti a cédé Stankiewicz, une ancienne filiale de Phoenix spécialisée dans l'isolation acoustique, au groupe Gilde, un fonds d'investissements néerlandais.

Le débat actuel sur le caoutchouc synthétique concerne en premier lieu les Etats-Unis. Le groupe italien Polimeri a fermé son unité de production de chloroprène en France, en raison de problèmes au niveau de l'approvisionnement en chlore. Une autre unité de production du groupe nord-américain DuPont Performance Elastomer a été gravement endommagée par les cyclones de l'automne dernier. La production y est momentanément interrompue. Ainsi, il ne reste en Amérique du Nord plus que deux producteurs, à savoir la Lanxess Corp. et l'unité de DuPont Performance Elastomer à Louisville dans le Kentucky. Si l'on en croit à l'annonce de DuPont, cette dernière unité devrait être arrêtée fin 2006. Ainsi, les menaces pesant sur l'approvisionnement du marché américain deviennent de plus en plus patentées.

Lanxess et DuPont Performance Elastomer approvisionnent exclusivement leurs clients réguliers. De ce fait, les plus petits clients des Etats de la Nouvelle-Angleterre en particulier se retrouvent les mains vides et seront contraints de cesser leurs activités dans les mois à venir. Etant donné que DuPont Performance Elastomer n'est pas prêt à revenir entièrement sur sa décision de fermeture et qu'il a uniquement concédé une prolongation de la production à Louisville jusqu'en avril

2007, les entreprises établies sur la côte est des Etats-Unis exigent une levée des taxes douanières imposées au chloroprène japonais, ce qui leur permettrait de maintenir leur production et de garantir par ce biais la pérennité des emplois.

L'ironie du sort veut que l'usine de Louisville est une des rares unités nord-américaines de DuPont qui est syndiquée et qui, de surcroît, est régie par une convention collective. Pour cette raison, le syndicat USW ne peut s'empêcher de soupçonner que cette décision de fermeture est une décision purement politique de la direction qui va à l'encontre de toutes les considérations économiques.

4. Défis des organisations syndicales au niveau mondial

4.1. Coordination des activités

Comme nous l'avons déjà évoqué à plusieurs reprises dans le présent rapport, la coordination des approches syndicales au niveau international devra jouer un rôle plus important pour faire face aux entreprises multinationales. Grâce à la mise en place de comités d'entreprises européens, imposée par la législation, on a pu éviter que certains sites ne puissent être dressés contre d'autres, car la direction est obligée de fournir aux comités européens les données économiques les plus importantes concernant leur groupe et de les consulter à ce sujet. Au niveau international par contre, ceci n'est pas encore le cas.

Dans le passé, l'ICEM a essayé de renforcer sa fonction de coordination à cet égard. Elle a tenté de créer des réseaux mondiaux permettant de procéder rapidement à des échanges d'informations et de permettre par ce biais des actions ciblées de la part des organisations membres dans le monde entier.

Dans les secteurs du caoutchouc, deux approches ont été préconisées jusqu'à présent. Avec la mise en place de réseaux mondiaux, on a créé un organe de coordination servant à échanger des informations sur les activités syndicales. En même temps, ces réseaux disposent aussi d'un bulletin propre informant sur les négociations conventionnelles nationales ou les éventuels conflits avec les employeurs.

La deuxième approche a permis de conclure un accord cadre mondial avec la direction du groupe Freudenberg. Par le biais de cet accord, le groupe Freudenberg s'engage à respecter les droits syndicaux fondamentaux sur tous ses sites.

4.1.1. Réseau mondial Goodyear

Ce réseau a été créé en mars 1999 sous l'égide de l'USW par plus d'une centaine de représentants syndicaux de 16 pays. Le réseau s'est doté d'un comité de pilotage et a publié en 2001 son premier bulletin d'information intitulé « Global solidarity ». Depuis lors, ce bulletin paraît plus ou moins régulièrement. Par ailleurs, les représentants syndicaux des sites de Goodyear de la région Asie/Pacifique se rencontrent tous les deux ans. La dernière a eu lieu en août 2005 à Manille.

Cette rencontre de Manille fut en premier lieu consacrée au licenciement d'Anan Polung, président du syndicat de l'usine de Goodyear à Bangkok en Thaïlande. La direction lui reprochait d'avoir syndiqué des intérimaires et des salariés avec un contrat à durée déterminée. Grâce à une lettre de protestation du Secrétaire général de l'ICEM adressée à la direction locale et à un communiqué de presse de l'ICEM diffusé dans le monde entier, les employeurs se sont résolus à réintégrer ce camarade. Malheureusement, on a pas réussi à activer le réseau Goodyear pour mener des actions de solidarité. Pour l'avenir, il faudra essayer de trouver une solution à ce problème.

4.1.2. Réseau mondial Bridgestone

Dans un premier temps ce sont neuf organisations syndicales qui ont pris l'initiative de créer le réseau Bridgestone lors de la première réunion du comité de pilotage en avril 2001 à Tokyo. Depuis lors, le réseau se réunit une fois par année. La dernière réunion du comité de pilotage a eu à nouveau lieu à Tokyo en juin 2005, la précédente s'étant tenue au Brésil. Ce réseau aussi publie un bulletin d'information à intervalles plus ou moins réguliers.

Le conflit actuel portant sur les conditions de travail sur la plantation de Firestone au Liberia représente un défi particulier pour la communication au sein du réseau. Ce conflit fut rendu public après une plainte déposée aux Etats-Unis par le International Labour Rights Fund contre le groupe Bridgestone-Firestone Amérique du Nord. Bridgestone est accusé de pratiquer l'esclavage sur sa plantation au Liberia. Il est extrêmement difficile de se faire une idée exacte de la situation car aucune organisation membre de l'ICEM n'a été appelée à participer officiellement à la procédure. De surcroît, depuis un certain temps, les responsables syndicaux de la plantation ne jouissent plus de la confiance des travailleurs de la plantation.

4.1.3. Accord cadre mondial Freudenberg

L'accord cadre mondial avec le groupe Freudenberg, le numéro deux mondial du secteur caoutchouc non pneumatique, a été conclu en juillet 2000 et signé par le syndicat allemand IG BCE et l'ICEM. Depuis lors, cet accord a été renouvelé une fois. Le Secrétariat de l'ICEM essaie de concrétiser cet accord en initiant des activités mondiales et en tentant de renforcer la coopération entre les différentes organisations concernées. L'appui fourni aux organisations syndicales américaines dans leurs tentatives de syndicalisation des sites américains de Freudenberg représente un défi particulier dans le cadre de ces activités mondiales. Au cours des dernières années, l'ICEM et l'IG BCE ont eu plusieurs entretiens avec la direction allemande du groupe à ce sujet. Globalement, les résultats obtenus jusqu'à présent ne sont pas satisfaisants. Il a toutefois été convenu de poursuivre sur cette voie en commun avec les affiliés américains.

Une autre activité mérite d'être citée ; il s'agit de la recherche d'interlocuteurs syndicaux au niveau du comité d'entreprise européen : ainsi, lors de la construction de nouvelles unités en Europe centrale et orientale, il est extrêmement difficile de trouver une structure de représentation des salariés. A cet égard, le comité d'entreprise européen veut fournir son assistance pour permettre aux organisations syndicales concernées de s'établir dans ces nouvelles usines. Dans ce domaine, l'ICEM peut s'appuyer sur l'EMCEF, avec laquelle elle coordonne toutes les activités européennes.

4.2. Santé et sécurité dans le secteur du caoutchouc

L'ICEM et ses organisations affiliées comptent parmi leurs membres la plupart des salariés du secteur du caoutchouc dans le monde. Aussi est-elle parfaitement informée des conditions de travail en vigueur dans les entreprises du caoutchouc. C'est plus particulièrement dans ce secteur d'activités qu'il existe un nombre

important de sociétés multinationales qui, dans leur pays d'origine, sont soumises à des règles plus strictes en matière de santé/sécurité des salariés, de protection de l'environnement et de sécurité de la production. Depuis toujours, l'ICEM se bat afin que ces entreprises appliquent dans toutes leurs opérations les normes les plus élevées, que la législation locale les y obligent ou non.

L'ICEM milite aussi en faveur de l'amélioration des règles de sécurité et suit les études mondiales portant sur les maladies professionnelles et les problèmes environnementaux particuliers sur les postes de travail dans l'industrie du caoutchouc.

Risques particuliers pour la santé dans l'industrie des pneumatiques

Nombre d'études prouvent que certaines substances ou rayonnements émanant de la production de pneumatiques peuvent provoquer le cancer. Dans certains pays, les maladies qui en résultent sont reconnues comme maladies professionnelles. En même temps, on y a imposé des règles visant à réduire voire à empêcher complètement le salarié à entrer en contact avec ces substances. Voici quelques substances dont il a été prouvé qu'elles sont cancérigènes :

- amines aromatiques
- amiante
- benzène
- 1,3-butadiène
- hydrates de carbone chlorés
- poussières de bois
- rayonnements ionisants
- nitrosamines

On connaît depuis relativement longtemps les effets des amines aromatiques. Ces substances provoquent entre autres le cancer de la vessie. Selon les indications de l'OIT, jusqu'à 20 % de ce type de cancer sont dus à l'exposition à des produits chimiques sur le lieu de travail. Le cancer de la vessie fait partie des premières affections reconnues comme maladies professionnelles.

Les nitrosamines représentent un risque particulier. Elles sont produites lors de la vulcanisation des pneus et sont aussi en partie contenues dans les suies que l'on ajoute au mélange. Même les pneus finis continuent à dégager des nitrosamines durant toute leur durée de vie.

Il faut aussi mentionner les risques physiques, tels que le bruit, la chaleur, les mouvements répétitifs monotones ainsi que tous les problèmes liés directement aux processus de travail.

Il existe aussi une autre forme de pathologie qui est rarement imputable à une seule substance chimique. Il s'agit de la dermatite, une réaction particulièrement allergique de la peau au contact avec certaines substances.

Dans beaucoup de pays l'âge moyen des salariés augmente. Mais, pour mieux utiliser les capacités des machines et pour baisser les charges salariales, on a en

même temps recours à plus de travail posté. Outre le travail en continu, ceci signifie pour le salarié individuel l'introduction du poste de 12 heures. Cette forme de travail est nocive pour la santé de tous les salariés. Dans certains pays, le travail posté est réglementé. Il existe même des modèles de travail posté entraînant moins d'effets négatifs pour la santé. Selon l'ICEM, ces modèles de travail posté devraient être mis en œuvre chaque fois que cela est possible.

Autres risques dans les secteurs du caoutchouc non pneumatique

Dans ces secteurs, on utilise une vaste gamme de caoutchoucs synthétiques traités avec des solvants organiques très hétéroclites. Des solvants tels que l'hexane, le 1,1,1-trichloréthane ou l'heptane y constituent des risques particuliers pour la santé.

L'augmentation du nombre d'allergies au caoutchouc naturel est un phénomène de plus en plus important, notamment lorsque sa mise en œuvre est liée à des contacts avec la peau. Dans certains cas le caoutchouc naturel a d'ores et déjà été remplacé par des produits de substitution, notamment les sparadraps qui sont remplacés par des polyacrylates.

Protection de l'environnement – Quelles actions syndicales ?

Les produits de bases et les déchets de l'industrie du caoutchouc ne représentent pas uniquement un risque particulier pour les salariés du secteur, mais aussi pour l'environnement, l'air et la nappe phréatique. De ce fait, une manipulation responsable et raisonnable de toutes ces substances durant l'ensemble du processus de production est indispensable. A cet effet, chaque salarié doit être dûment formé. La coopération entre les représentants des salariés et la direction s'impose aussi. Grâce à ses connaissances et ses contacts internationaux, l'ICEM est en mesure de fournir l'aide appropriée en cas de nécessité et peut conseiller les organisations syndicales souhaitant par exemple mettre en place des comités d'hygiène et de sécurité dans leurs entreprises.

4.3. Conflits entre 2002 et 2006

Deux exemples :

En décembre 2002, les salariés de la Fabrica Uruguaya de Neumaticos SA (FUNSA) se retrouvèrent du jour au lendemain devant des portes closes. Est-ce qu'une entreprise traditionnelle opérant depuis plus de 70 ans peut faire faillite d'un jour à l'autre ? Bon nombre de salariés se retrouvèrent sans préavis devant les portes closes de l'usine. Personne ne voulait réellement le croire. C'est ainsi que les salariés engagèrent un long et âpre combat pour récupérer leurs emplois. Dans un premier temps, ils ont empêché le déménagement des machines. Ensuite, ils se sont battus devant toutes les instances officielles pour, au bout du compte, obtenir le droit de rouvrir l'usine.

Cette persévérance sans failles de tous les salariés est à l'origine de la renaissance de cette entreprise traditionnelle. En septembre 2004, la production fut relancée avec 120 salariés. Comme avant la faillite, on y produisait des gants en caoutchouc. Déjà

en juillet 2005, on a dû augmenter la production. Dorénavant, on y produit aussi des pneus agricoles, pour voitures et poids lourds, avec 170 salariés. L'usine produit 400 unités par jour. A la mi-2006, les salariés, qui sont en même temps les actionnaires de l'usine, ont l'intention d'investir pour augmenter les capacités de l'usine pour pouvoir y produire 2000 unités par jour et embaucher du nouveau personnel.

Deuxième exemple : l'usine pneumatique El Salto dans l'Etat de Jalisco au Mexique. En septembre 2001, le groupe multinational allemand Continental décréta que cette unité n'était plus rentable et décida de fermer cette usine. La direction de l'usine n'avait toutefois pas tenu compte de la ténacité du syndicat représentatif de l'usine, le Sindicato Nacional Revolucionario de Trabajadores de la Compañía Hulera Euzkadi (SNRTE). Mené par son président Jesus Torres Nuño, le syndicat s'est battu pendant trois ans pour la survie du site et le maintien des 971 emplois.

Au bout du compte, Continental accepta en 2004 de céder une moitié de l'usine aux salariés et l'autre au groupe mexicain Llanti, spécialisé dans la distribution de pneumatiques. Les 600 militants syndicaux, qui étaient en grève illimitée depuis le début du conflit, ont perçu leurs salaires pour toute cette période. Depuis le mois de janvier 2005, l'usine tourne à nouveau et on y a déjà produit quelque 100.000 pneus. Au lieu de productions record de 12.000 à 14.000 unités par jour, l'usine ne fabrique que 3.000 pneus par jour, mais l'on envisage déjà une augmentation de la production.

L'hiver dernier, lors d'une manifestation organisée en parallèle au sommet économique mondial de Davos, cette organisation syndicale a été décorée pour ce combat mené avec succès. L'affilié de l'ICEM nord-américain USW et l'affilié allemand IG BCE se sont aussi impliqués activement dans la recherche de solutions viables pour cette usine.

Ces deux exemples démontrent que les entreprises peuvent offrir des emplois sûrs et être économiquement rentables, même si elles ne visent pas la maximisation des bénéfices, tel que cela est prêché par les adeptes de la *shareholder-value*. Une gestion responsable des entreprises n'est pas envisageable sans la participation des personnes concernées, à savoir des salariés.

Actions de solidarité internationale

Ci-dessous, une liste des conflits les plus importants des industries du caoutchouc dans lesquels l'ICEM est intervenue. Leur énumération est chronologique :

- *Septembre 2003* : Bridgestone Australie retire ses plans de lock-out des salariés, de gel voire de réductions des salaires. Grâce à l'appui de l'ICEM les organisations affiliées LHMU, CEPU et AMWU ont pu gagner ce combat.
- *Mai 2004* : Lastik-Is, un affilié turc, avait lancé un mot d'ordre de grève dans six usines, dans le cadre de négociations collectives. Le premier ministre turc Erdogan avait déclaré cette grève illégale car, selon lui, elle aurait menacé la sécurité nationale. Après des protestations de l'ICEM et de l'EMCEF auprès de l'UE et de l'OIT, un tribunal turc a annulé cette décision. De ce fait, Lastik-

Is a pu poursuivre les négociations pour les 4000 salariés de ce secteur sans devoir craindre d'autres mesures répressives.

- *Septembre 2004* : C'est la fin d'une grève qui a duré presque une année dans l'usine argentine de Bridgestone-Firestone. La direction du groupe a dû réintégrer 58 salariés illégalement licenciés. Elle a en même temps reconnu le syndicat SUTNA, affilié à l'ICEM comme interlocuteur compétent pour les négociations collectives. L'ICEM a soutenu les camarades argentins en lutte avec des messages de solidarité et des actions dans le cadre du réseau Bridgestone.
- *Février 2005* : Le comité régional de l'ICEM pour l'Amérique du Nord soutient son affilié USW dans sa campagne de préparation des négociations collectives.
- *Août 2005* : Après un communiqué de presse diffusé au niveau mondial et un coup de téléphone avec Fred Higgs, le Secrétaire général de l'ICEM, la direction de Goodyear Thaïlande réintègre Anan Pol-ung, le leader syndical illégalement licencié.
- *Septembre 2005* : l'ICEM attire l'attention sur la lutte que mène depuis un an le syndicat NUECMRP, son affilié malais, pour obtenir la réintégration de huit militants syndicaux préalablement licenciés par Goodyear Malaisie.
- *Novembre 2005* : L'ICEM soutient la manifestation d'un millier de salariés en Thaïlande, exigeant une amélioration des conditions d'emploi des salariés intérimaires dans l'usine locale de Goodyear.