



CONFÉRENCE MONDIALE DE L'ICEM
POUR LE SECTEUR DU CAOUTCHOUC



12 – 13 mai 2009
Nashville, Tennessee, Etats-Unis

Table des matières

1. La chaîne mondiale de la production: l'industrie automobile et les équipementiers

1.1 Le groupe des producteurs et des équipementiers automobiles

1.2 L'industrie des équipementiers automobiles

2. L'industrie des pneumatiques et du caoutchouc

2.1 Le marché mondial

2.2 Développements dans le secteur du caoutchouc en tant que matière première

2.3 Les principales entreprises

2.4 Politique industrielle et développement durable

3. Accords-cadres mondiaux et réseaux

3.1 Accords-cadres mondiaux

3.2 Réseaux

4. Principaux conflits et actions de solidarité

1. La chaîne mondiale de la production : l'industrie automobile et les équipementiers

Le groupe mondial de l'industrie automobile et des équipementiers se compose de deux sous-secteurs bien distincts, à savoir le marché de l'industrie automobile et le marché des équipementiers automobiles. Ce secteur se distingue par des coûts fixes très importants. Pour y accéder, il faut disposer de propriétés intellectuelles considérables. Il est pratiquement impossible de survivre à petite échelle. Le rôle des économies d'échelle et le haut niveau d'expertise découragent les candidats potentiels, tandis que la menace des véhicules d'occasion devient plus pressante sous forme de marché de substitution. La présence de grandes et puissantes entreprises sur ce secteur signifie que la concurrence est forte.

Ce groupe de l'industrie de l'automobile et des équipementiers comprend la vente de véhicules (notamment des véhicules nouveaux, des véhicules/camionnettes, utilitaires et commerciaux légers), des motocycles et aussi de pièces détachées (notamment les pneus de remplacement). Ce sont les magasins et les centres de distribution, les fabricants de nouveaux véhicules et les services d'entretien, les détaillants (qui revendent les pièces de rechange directement aux consommateurs) qui achètent des pièces. Sur le segment des pneumatiques et du caoutchouc, se sont les fabricants automobiles qui les clients.

La majorité des producteurs a investi pour accentuer la notoriété de leur marque, ce qui leur permet de diminuer considérablement le poids des acheteurs. Sur le secteur des véhicules nouveaux, les fabricants sont nombreux, avec une offre de produits extrêmement hétéroclite. De ce fait, le consommateur bénéficie d'un vaste choix. Les revendeurs sont enclins à conclure des accords avec certains fabricants pour satisfaire les exigences des clients et aussi pour donner un coup de fouet à leurs ventes. Plusieurs acteurs du marché ont intégré leurs structures dans un dispositif vertical allant de la fabrication jusqu'à la distribution, exerçant ainsi des pressions sur les acheteurs.

Pour sa production, l'industrie mondiale met en œuvre différentes matières premières, consomme de l'énergie, utilise de pièces assemblées ou semi-finies et recourt à des activités de fret et de transport. En général, les matières premières utilisées sont l'acier, l'aluminium, des résines, le cuivre, le plomb, des peintures, des matières plastiques et du zinc, achetées auprès d'un nombre important de fournisseurs locaux et internationaux. Les fournisseurs de matériaux tels que l'acier, l'aluminium et l'énergie (par exemple le gaz naturel) sont en général de grands groupes ayant des activités sur différents marchés, ce qui limite leur dépendance de l'industrie automobile.

Les prix mondiaux des matières premières mises en œuvre, notamment l'acier et l'aluminium, fluctuent, ce qui exerce ainsi des pressions sur les marges des fabricants. En outre, le nombre croissant de consolidations dans l'industrie sidérurgique risque d'entraîner d'autres augmentations des coûts des matières premières. Cette instabilité des prix des matières premières pèse sur les acteurs du marché et les fournisseurs. Pour faire face à ces augmentations, beaucoup d'acteurs du marché s'efforcent de réduire les quantités des matériaux utilisés en vue de diminuer leurs coûts. Bon nombre de producteurs se sont lancés dans la recherche de conceptions de produits novateurs, avec des spécifications de matériaux différentes. Ils changent de fournisseurs aussitôt que les contrats arrivent à échéance. L'intégration des sources des matières premières, réalisée par certains fabricants de pneumatiques, pèse lourdement sur les fournisseurs. Ainsi, Goodyear dispose d'une usine de production de caoutchouc synthétique en Amérique du Nord et

le groupe fabrique lui-même certains produits chimiques dont il a besoin. Il est rare que les opérateurs du marché dépendent d'un seul fournisseur pour la plupart des matériaux de base dont ils ont besoin.

Il existe différentes options pour accéder à ce cercle mondial de fabricants automobiles et d'équipementiers. Il suffit par exemple de créer une nouvelle entreprise, de diversifier les activités d'un groupe ou de racheter d'autres entreprises, ce qui, de manière générale, est une manière moins onéreuse pour élargir ses activités. L'accès à ce cercle mondial des fabricants automobiles et des équipementiers ne peut réussir que si l'on produit à grande échelle. Des capitaux importants sont nécessaires pour créer de grandes unités de production. De plus, les difficultés d'accès aux réseaux de distribution compliquent l'établissement dans ce secteur. Les concessionnaires et les distributeurs gèrent des marques réputées et bien établies, en fonction de la demande de la clientèle. De surcroît, les principaux groupes tels que General Motors détiennent les licences d'exploitation de nombreux brevets, copyrights et marques commerciales. Ces réglementations peuvent avoir des effets néfastes sur les entreprises, leurs résultats opérationnels et leur situation financière. La présence de marques puissantes, réputées pour leurs performances et leur qualité, décourage aussi les nouveaux entrants. Une demande morose, notamment dans le segment des véhicules de luxe, influence aussi la vente des pièces et d'équipements et les fabricants se battent pour survivre. Pour rester compétitif face aux autres groupes présents sur le marché, il faut disposer de concepteurs et d'ingénieurs hautement qualifiés. Pour des raisons environnementales, l'UE vient d'adopter des restrictions portant sur l'utilisation de métaux lourds, ce qui complique encore plus l'accès au secteur. Pour les mêmes raisons environnementales, les réglementations portant sur les émissions des véhicules deviennent de plus en plus strictes, ce qui crée des handicaps supplémentaires pour les nouveaux concurrents, obligés de développer des technologies beaucoup plus sophistiquées. Toutes ces règles peuvent avoir des effets néfastes sur le secteur, sur ses résultats d'exploitation et sa situation financière. Ainsi, l'émergence de nouveaux concurrents dans ce secteur est très peu probable.

Ce groupe mondial de l'industrie de l'automobile et des équipementiers est composé d'un nombre élevé de grandes entreprises entre lesquelles il règne une concurrence acharnée. Dans ce secteur, la concurrence reste vive en raison de la situation économique. Elle s'est même accentuée depuis la détérioration de la situation économique fin 2008 et des prévisions pessimistes pour 2009. Le secteur s'est fortement consolidé. Dans le secteur de la production automobile, les fabricants nord-américains subissent de très fortes pressions depuis quelques années. Jusqu'à présent, les groupes nord-américains dominaient plus ou moins le secteur. Mais des groupes issus d'autres régions telles que du Japon se sont progressivement dotés de structures mondiales. La concurrence s'est légèrement atténuée en raison d'un degré très élevé de différenciation. En effet, il existe différents segments dans ce secteur, notamment le segment voitures de luxe, le segment voitures de sports ou le segment véhicules économiques. Les groupes investissent aussi des sommes considérables dans le marketing pour promouvoir leurs modèles. En raison des coûts fixes et des barrières à la sortie élevés, ainsi que des évolutions des prix des matières premières, il est pratiquement impossible de prévoir les coûts de production, ce qui pèse lourdement sur les entreprises du secteur. Par ailleurs, les clients sont de plus en plus sensibles aux problèmes écologiques. De nouveaux plafonds d'émissions plus stricts ont été fixés et de nouvelles normes d'efficacité des carburants ont été adoptées aux Etats-Unis et en Europe. Ainsi, ces tendances « vertes » très prononcées causent d'énormes soucis au secteur, notamment à ceux qui produisent des véhicules de « luxe ». Il n'en reste pas moins vrai que beaucoup de producteurs sont présents

sur plusieurs créneaux du marché. Ainsi, le groupe Honda fabrique des véhicules automobiles, des bateaux (par exemple des jets-ski), du matériel de jardin tel que des tondeuses à gazon et des moteurs d'avion. Ceci atténue la dépendance du secteur automobile et des pièces détachées. Le marasme du secteur ne fait qu'exacerber la rivalité entre les concurrents. En effet, dans le monde entier, cette rivalité est forte.

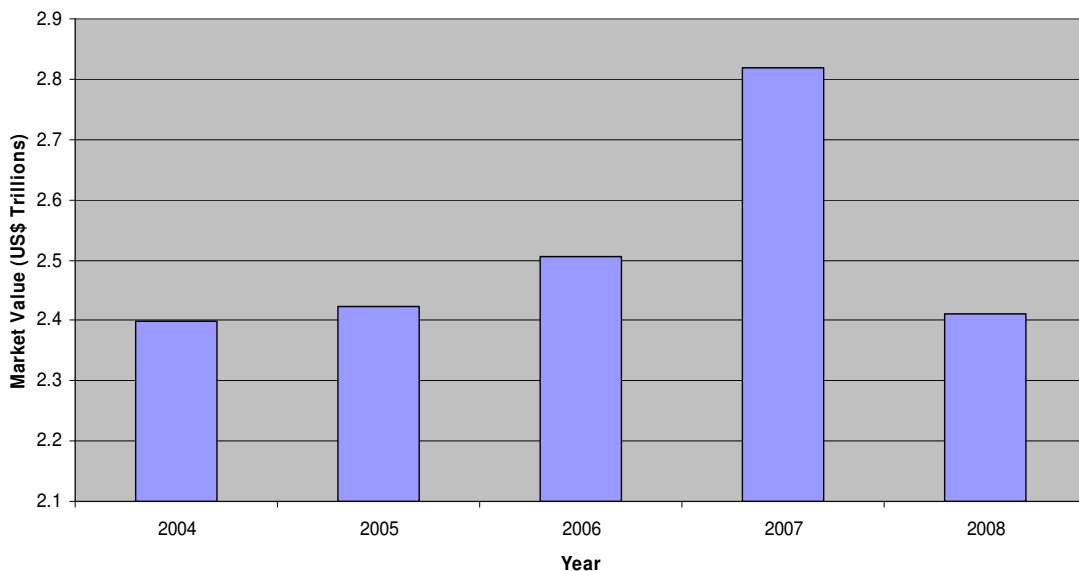
1.1 Le groupe des producteurs et des équipementiers automobiles

L'industrie automobile englobe les fabricants de véhicules automobiles et de motos, tandis que le secteur des équipementiers couvre les fabricants de pièces et l'industrie du caoutchouc et des pneumatiques.

La croissance réalisée par ce groupe d'industries s'est accélérée entre 2004 et 2007. Il a toutefois été touché de plein fouet par la crise économique mondiale, au point qu'il s'est effondré en 2008. On mise sur une relance rapide, avec des taux de croissance soutenus jusqu'en 2013.

Le groupe mondial des producteurs et des équipementiers automobiles a réalisé un chiffre d'affaires total de 2,4 billions USD en 2008, ce qui représente un taux de croissance moyen annuel de 0,1 % entre 2004 et 2008. A titre de comparaison, les marchés européens et américains ont réalisé respectivement 648,8 milliards USD et 824,5 milliards USD en 2008.

Valeur marchande de la production automobile et des équipementiers (USD)

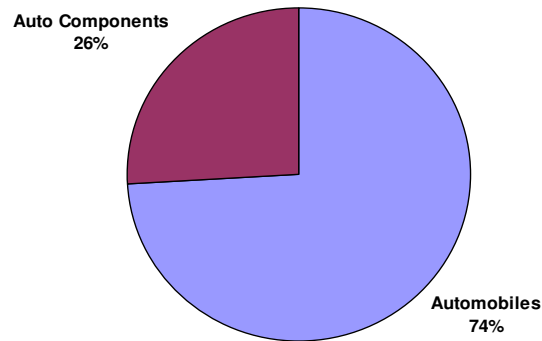


(Source: Data Monitor)

Ce sont les ventes de véhicules qui étaient l'activité la plus lucrative pour le secteur des producteurs automobiles et des équipementiers en 2008, avec un chiffre d'affaires de 1,8 billions USD, ce qui équivaut à 74,1 % de la valeur totale de l'industrie. A titre de comparaison, le chiffre réalisé avec la vente de pièces de rechange était de 625, 2 milliards USD, ce qui correspond à 25,9 % restants de la valeur totale du secteur.

On prévoit une accélération de la performance de ce groupe d'industries et l'on anticipe un taux de croissance annuel de 3,5 % pour les cinq ans à venir, de 2008 à 2013. Aussi, ce groupe d'industries devrait atteindre une valeur totale de 2,9 billions USD à la fin de 2013. Avec une valeur de 74,1 %, ce sont les ventes de véhicules qui dominent dans ce groupe d'industries. Les ventes de pièces détachées représentent les 25,9 % restants de la valeur de ce groupe d'industries.

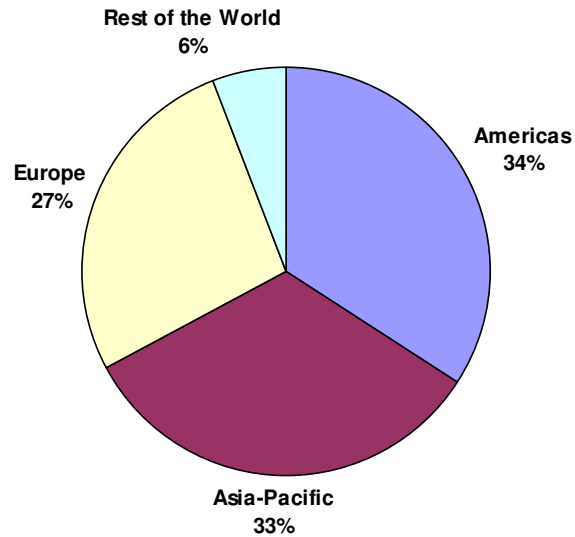
Répartition de la valeur entre les producteurs et les équipementiers – 2008



(Source: Data Monitor)

Les continents américains représentent 34,2 % de la valeur totale de ce groupe d'industries de production et d'équipementiers automobiles. A titre de comparaison, la région Asie-Pacifique a réalisé 33,1 % des ventes de ce groupe d'industries.

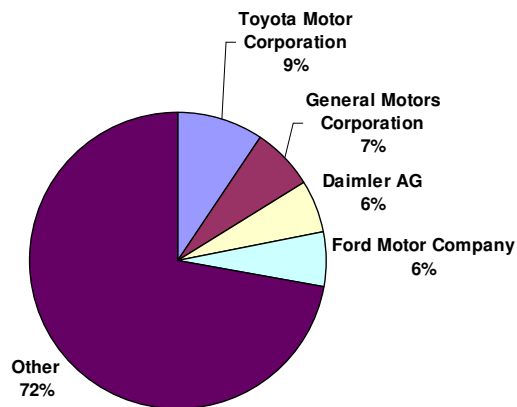
Répartition géographique des producteurs et des équipementiers en 2008



(Source: Data Monitor)

Toyota Motor Corporation représente 9,4 % de la valeur globale du groupe de producteurs et d'équipementiers. A titre de comparaison, le General Motors ne réalise que 6,6 % des ventes du secteur.

Parts de marchés des principaux concurrents au niveau mondial en 2008

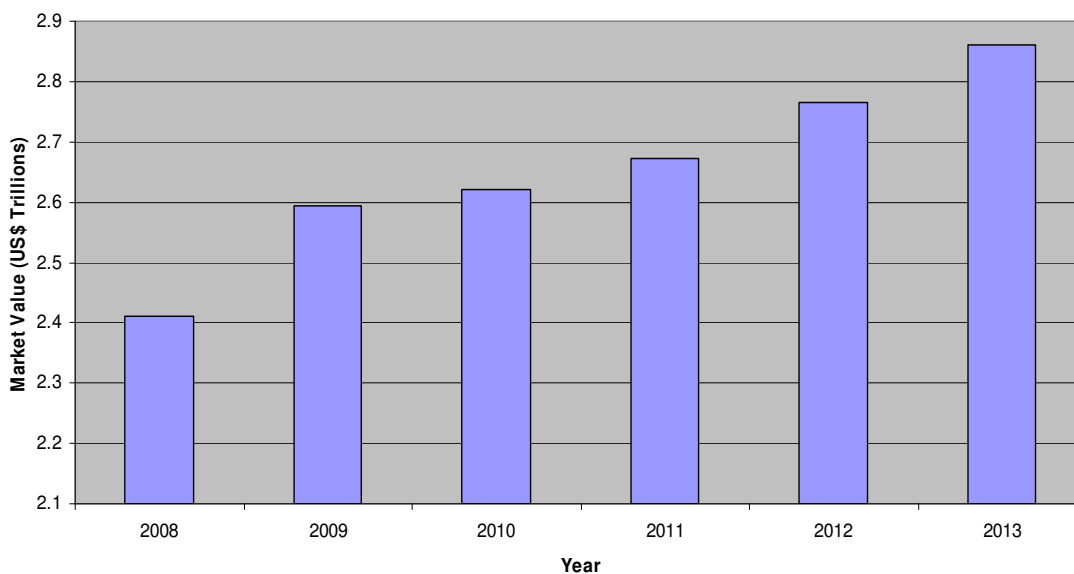


(Source: Data Monitor)

On prévoit qu'en 2013, l'industrie mondiale de l'automobile et des équipementiers aura atteint une valeur de 2,9 billions USD, ce qui représente une augmentation de 18,8 % par rapport à 2008.

On estime que le taux de croissance moyen annuel de ce groupe d'industries sera de 3,5 % pour la période 2008 – 2013.

Prévisions de croissance des secteurs production et équipements (USD)



(Source: Data Monitor)

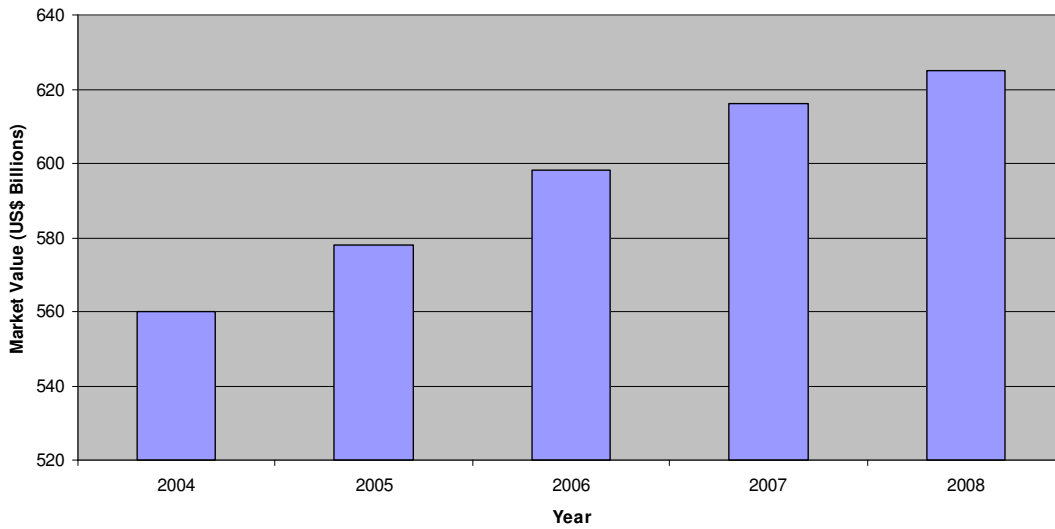
1.2 L'industrie des équipementiers automobiles

Aux fins du présent rapport, l'industrie mondiale des équipementiers automobiles englobe le marché de toutes les pièces et équipements automobiles, ainsi que les marchés des pneumatiques et du caoutchouc. Le marché mondial pour les pièces et équipements automobiles ne couvre que le marché des pièces détachées pour les véhicules légers. Les pièces et équipements originaux montés sur les nouveaux véhicules et les véhicules utilitaires mi-lourds et lourds en sont exclus.

Le marché des pneumatiques et du caoutchouc est constitué par les pneumatiques de première monte et de remplacement pour les véhicules légers, les poids-lourds, les engins de chantier, les motocycles, les scooters, les vélos et les avions. Dans le présent rapport, les conversions monétaires ont été effectuées sur la base de taux de change constants annuels moyens. En 2008, l'industrie des pièces automobiles a connu un ralentissement. Pour 2009, on prévoit une baisse des activités dans la foulée de la crise économique mondiale. On escompte un retour vers une évolution positive vers 2013.

Le secteur des équipementiers automobiles a réalisé un chiffre d'affaire total de 625,2 milliards USD en 2008, ce qui représente un taux de croissance annuel moyen de 2,8 % pour la période 2004 – 2008.

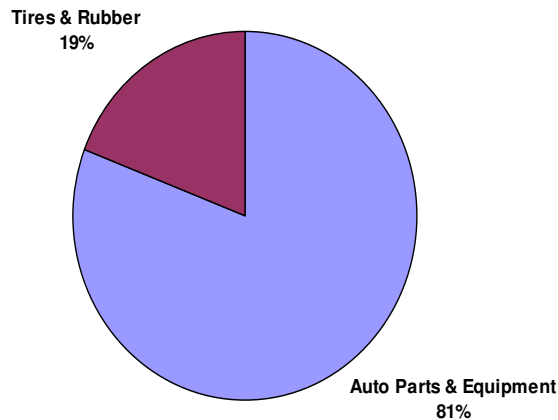
Ventes mondiales des équipementiers (USD)



(Source: Data Monitor)

Les pièces et les équipements représentent 80,9 % de la valeur totale du secteur. Pour leur part, les pneumatiques et le caoutchouc réalisent 19,1 % du chiffre d'affaires du secteur. Le secteur pièces et équipements automobiles a été le plus rentable en 2008, avec des ventes se chiffrant à 506 milliards USD, ce qui correspond à 80,9 % des ventes totales du secteur. A titre de comparaison, le segment des pneumatiques et du caoutchouc a réalisé un chiffre de 119,3 milliards USD en 2008, à savoir 19,1 % de l'ensemble des ventes annuelles du secteur.

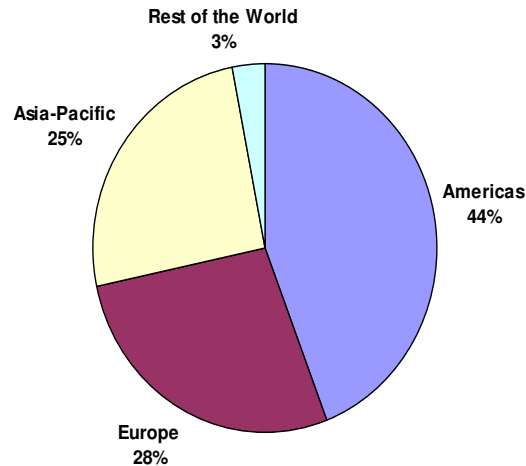
Ventes mondiales selon les segments, 2008



(Source: Data Monitor)

A titre de comparaison, les industries en Europe et en Asie-Pacifique ont réalisé respectivement 172,2 milliards USD et 158,4 milliards USD en 2008. Les Amériques ont réalisé 44,2 % du chiffre total, tandis que l'Europe seule a atteint 27,5 %.

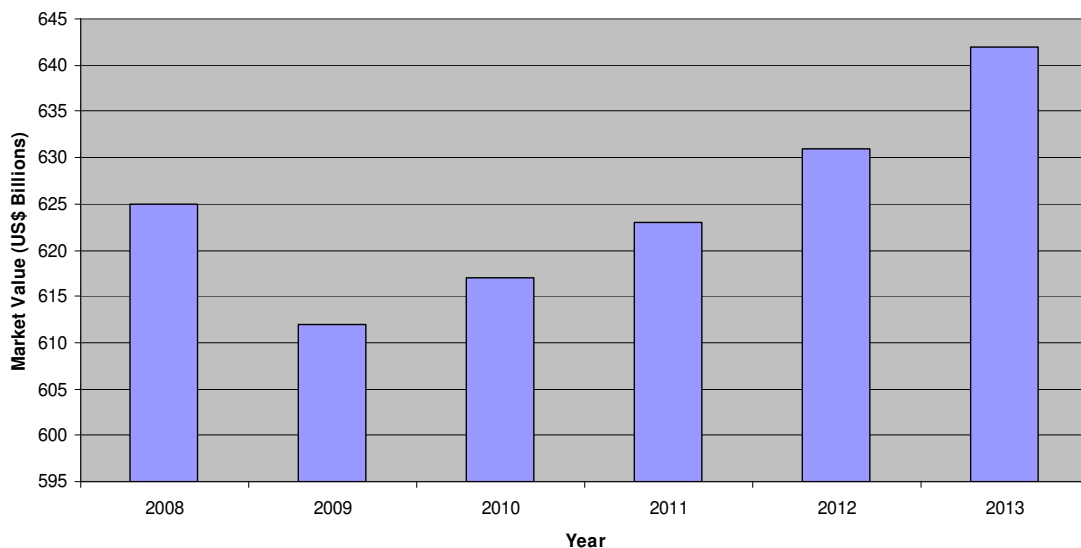
Ventes par région en 2008



(Source: Data Monitor)

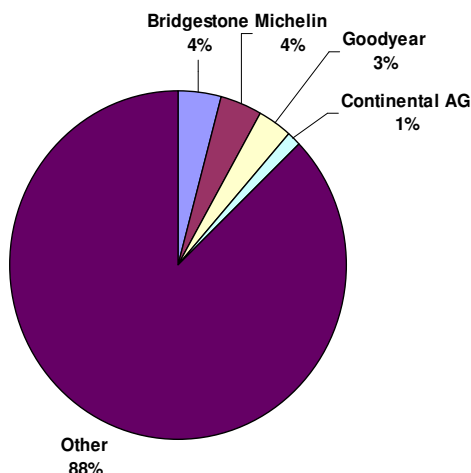
On prévoit un ralentissement des performances de ce secteur, le taux de croissance pouvant atteindre 0,5 % pour la période de cinq ans entre 2008 et 2013. En 2013, on prévoit, pour l'ensemble du secteur, un chiffre de 641,5 milliards USD, ce qui représente une augmentation de 2,6 % par rapport à 2008. Le taux croissant annuel moyen dans la période 2008 – 2013 pourrait atteindre 0,5 %.

Prévisions des chiffres de ventes en USD



Bridgestone réalise 4,1 % du chiffre d'affaires total du secteur équipementier. Pour sa part, Michelin atteint 3,9 % du chiffre total.

Parts de marché des équipementiers en 2008



(Source: Data Monitor)

2. L'industrie des pneumatiques et du caoutchouc

2.1 Le marché mondial

Le marché mondial des pneumatiques et du caoutchouc évolue en direction d'une concentration plus poussée. Les cinq groupes qui dominent le secteur sont Bridgestone, Michelin, Goodyear, Pirelli et Continental. A eux seuls, ils contrôlent plus de 64 % des parts du marché mondial. Leur présence, tout comme la crise économique mondiale et les pressions en termes de prix exercés par les fabricants automobiles leur demandant d'assumer une plus grande partie des coûts de conception, d'ingénierie et d'outillage, entraînent une concurrence plus forte.

L'industrie est confrontée à de grandes entreprises clientes à dimensions internationales, notamment les fabricants automobiles disposant d'un poids financier considérable leur permettant d'exercer des pressions sur les producteurs de pneumatiques dans le but maintenir les prix à un niveau bas. Goodyear, par exemple, est un des plus grands fournisseurs de pneus pour les véhicules utilitaires, militaires et le secteur aéronautique dans le monde. Le groupe équipe en pneumatiques les plus grands avionneurs du monde tels que Boeing, Bombardier, Cirrus, Cessna, Embraer et Gulfstream. La perte d'un de ces clients aurait un impact néfaste sur ces groupes pneumatiques, ce qui accentue le poids de ces entreprises clientes. Plus récemment, ce sont les fabricants automobiles qui se sont mis à exiger des prix moins élevés. En effet, bon nombre d'entre eux mettent en œuvre chaque année des politiques de réduction des coûts, ce qui ne fait que renforcer de manière significative leur pouvoir d'acheteur auprès de l'industrie pneumatique.

En règle générale, les pneumatiques sont des produits de masse qui sont aussi vendus comme tels. Ceci nécessite des investissements considérables. De surcroît, il faut aussi être détenteur de

propriété intellectuelle, notamment de brevets, de marques commerciales et de copyrights. L'augmentation du prix des carburants a eu des effets dévastateurs sur les ventes de véhicules, avec des retombées sur l'ensemble du secteur industriel. Le caoutchouc synthétique et naturel sont les principales matières premières utilisées par le secteur. Il utilise aussi de l'acier, du noir de carbone, du tissu et des produits issus de la pétrochimie.

Les fournisseurs sont essentiellement de grands groupes, peu nombreux. Leur position de fournisseur est renforcée par le fait que ces produits de base ne peuvent pas être substitués par d'autres. De plus, les acteurs du marché exigent des matières premières d'excellente qualité, ce qui incite les fournisseurs à négocier des prix plus élevés. Toutefois, l'intégration verticale mise en œuvre par certains fabricants de pneumatiques commence à limiter de manière sensible les marges d'action de ces fournisseurs.

Ainsi Goodyear possède des usines de production de caoutchouc synthétique en Amérique du Nord. Le groupe produit aussi lui-même une partie des produits chimiques dont il a besoin. En plus, l'augmentation des coûts des matières premières a aussi incité plusieurs fabricants de pneumatiques à réduire les quantités de matières premières mises en œuvre par le biais du recyclage des produits défectueux. De manière générale, on estime que le pouvoir des fournisseurs est peu important.

De plus, les produits sont fabriqués en quantités relativement homogènes. Ils doivent respecter des critères demandés. Aussi, l'acheteur retiendra toujours le moins disant. Néanmoins, la réputation de la marque permet de limiter les pouvoirs des acheteurs. En effet, ceux-ci recherchent souvent des pneumatiques qui sont très connus, réputés pour leurs performances et leur qualité. Mais de manière générale, le poids de l'acheteur reste modéré.

Il existe différentes possibilités pour accéder au marché mondial des pneumatiques et du caoutchouc, notamment en créant une nouvelle entreprise, en diversifiant une entreprise existante produisant des pneumatiques ou en réalisant des acquisitions, cette dernière option étant probablement la solution la moins onéreuse pour élargir ses activités.

L'industrie mondiale des pneumatiques et du caoutchouc tire profit d'économies d'échelle considérables. En règle générale, les pneumatiques sont des produits de masse qui sont aussi vendus comme tels. Ceci nécessite des investissements considérables. De surcroît, il faut aussi être détenteur de propriété intellectuelle, notamment de brevets, de marques commerciales et de copyrights. Des dépenses importantes sont nécessaires pour financer la recherche, le développement et certaines activités d'ingénierie ayant trait à la conception et le développement de produits et de services, ainsi qu'à la définition, l'organisation et l'aménagement des installations et du processus de production. L'innovation joue un rôle-clef pour attirer l'attention de la clientèle.

En 2008, Pirelli a divulgué sa plus récente innovation : il s'agit de pneus « à puces ». Des capteurs ont été placés à l'intérieur des pneus déjà avant l'entrée en vigueur du TPMS (Tire Pressure Monitoring System) c'est-à-dire le système de surveillance de la pression des pneus. Pirelli est allé plus loin en installant une série de détecteurs dans la carcasse. Ce cyber-pneu « Lean » est autoalimenté et transmet à l'ordinateur de bord des informations sur la pression, la température et la charge des pneus.

le Cyber Tyre Lean doit préparer le terrain pour le lancement du Cyber Tyre au sens strict du terme, qui sera à la fois à même de fournir les données relatives au pneu, mais aussi de lire la route et de se mettre directement en interface avec les autres systèmes électroniques dont la voiture est équipée, en fournissant à ces derniers des informations complémentaires pour garantir une conduite plus sûre. Il sera aussi équipé d'un accéléromètre triaxial qui facilitera les calculs en temps réel des coefficients d'adhérence, des forces de contact et des charges.

Les réglementations gouvernementales en matière d'émissions atmosphériques, de rejets dans les eaux de surface et souterraines, en matière de production, de manipulation, de stockage, de transport et d'élimination de déchets et de substances dangereuses constituent une barrière supplémentaire à l'accès au marché. Il existe aussi des réglementations relatives à la sécurité dans différentes régions du monde. Ainsi, aux Etats-Unis, les Autorités nationales chargées de la sécurité autoroutière ont imposé plusieurs normes et règles applicables aux pneus vendus aux Etats-Unis et aux pneus distribués dans d'autres pays, mais qui sont identiques ou similaires à ceux vendus aux Etats-Unis.

Les règles en matière de protection de l'environnement sont complexes. Elles changent fréquemment et deviennent de plus en plus contraignantes. Elles peuvent avoir des effets négatifs sur les résultats et la situation financière des entreprises. L'existence de marques puissantes avec une bonne réputation en termes de performances et de qualité constitue aussi une barrière pour d'éventuels nouveaux concurrents. De manière générale, il est peu probable que de nouveaux concurrents s'installent sur le marché.

Les possibilités de substitution sont limitées sur le marché mondial des pneumatiques et du caoutchouc car il n'existe aucun autre produit capable de remplacer le pneu. La sensibilisation accrue aux problèmes environnementaux et le souhait de plus en plus ardent de vouloir empêcher le changement climatique pourraient inciter plus de gens à délaisser la voiture au profit de la marche à pied ou des déplacements en vélo. Ce phénomène ne se produira toutefois pas à grande échelle et l'industrie automobile ne sera pas menacée de disparition. Aussi, son incidence sur le marché des pneumatiques et du caoutchouc sera minime. La menace de produits de substitution est faible.

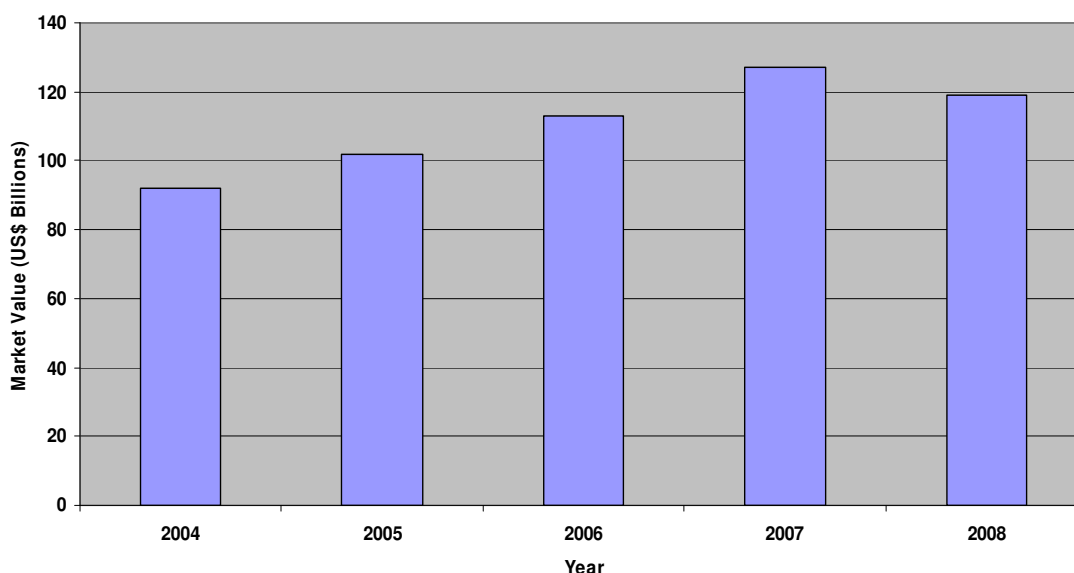
La concurrence entre les principales entreprises porte sur la conception des produits, leurs performances, les prix et conditions de ventes, la réputation, les conditions de garantie, les services après-vente et les avantages aux clients. La concurrence s'est accentuée à la suite de l'augmentation des prix des matières premières. Une partie de ces coûts a été répercuté sur le consommateur, bien que ceci ne se fera sentir qu'après un certain délai. Pour toutes ces raisons, certaines entreprises ont subi des pertes. Le fait que les pneumatiques sont des produits peu différenciés exacerbe la concurrence.

Certaines entreprises comme Goodyear produisent essentiellement des pneumatiques. Toutefois, d'autres groupes tels que Bridgestone et Continental sont présents dans d'autres secteurs. En plus, la crise économique et les recettes moins importantes des fabricants automobiles exposés à une concurrence plus acharnée pèsent sur les prix, ce qui accentue la rivalité entre les groupes.

Les entreprises sont donc confrontées à des pressions de plus en plus fortes de la part de l'industrie automobile. Elles sont obligées d'intégrer, entre autres, des coûts relatifs à la conception des produits, l'ingénierie et l'outillage. De telles pressions risquent de réduire les marges des entreprises. Mais, dans certaines régions comme l'Asie, la demande augmente. Ceci est en partie dû au passage à la technologie radiale et à la croissance économique dans des pays tels que l'Inde et la Chine. De manière générale, les rivalités sont fortes.

Le marché des pneumatiques et du caoutchouc est constitué par les pneumatiques de première monte et de remplacement pour les véhicules légers, les poids-lourds, les engins de chantier, les motocycles, les scooters, les vélos et les avions.

Ventes mondiales de pneumatiques et de caoutchouc en USD



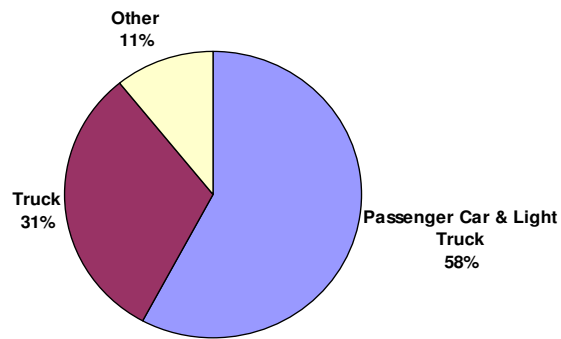
(Source: Data Monitor)

Le développement du secteur mondial des pneumatiques et du caoutchouc a connu un coup d'arrêt en 2008. En raison de la crise économique mondiale, le secteur va même connaître un déclin en 2009. On prévoit toutefois une reprise de la croissance vers 2013.

Le secteur mondial des pneumatiques et du caoutchouc a réalisé un chiffre d'affaires mondial de 119,3 milliards USD en 2008, ce qui correspond à un taux de croissance annuel moyen de 7,03 % entre 2004 et 2008. On prévoit une baisse de la performance du secteur, avec une croissance de 3,3 % pour la période entre 2008 et 2013. Ceci devrait permettre au secteur de réaliser un chiffre de 140,4 milliards USD à la fin de 2013.

Le segment des pneus pour véhicules légers et camionnettes a été le plus rentable en 2008 au plan mondial. Il a réalisé un chiffre de 69 milliards USD, c'est-à-dire 57,8 % de ventes totales du secteur. A titre de comparaison, le segment poids-lourds a réalisé un chiffre de 37,3 milliards USD, ce qui correspond à 31,3 % des ventes totales du secteur.

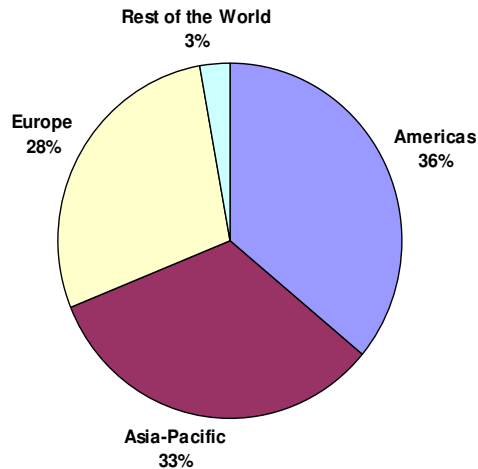
Répartition des ventes entre les segments en 2008



(Source: Data Monitor)

A titre de comparaison, les marchés d'Europe et d'Asie-Pacifique ont respectivement réalisé 33,6 milliards USD et 39,4 milliards USD en 2008. Les deux continents américains ont réalisé 36 % des ventes mondiales du secteur, tandis que l'Asie-Pacifique arrive à 33 % des ventes totales.

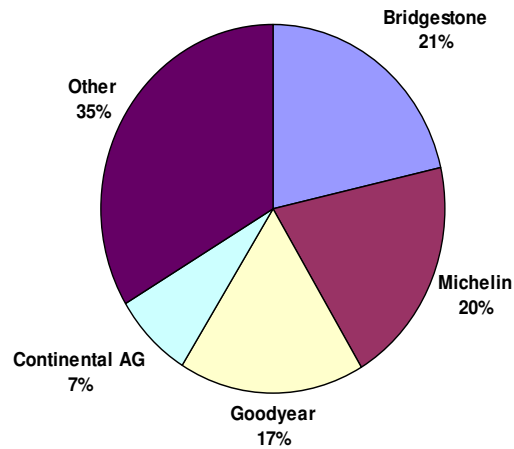
Répartition des ventes selon les régions en 2008



(Source: Data Monitor)

Bridgestone contrôle 21,3 % des ventes mondiales, suivi par Michelin avec 20,2 %.

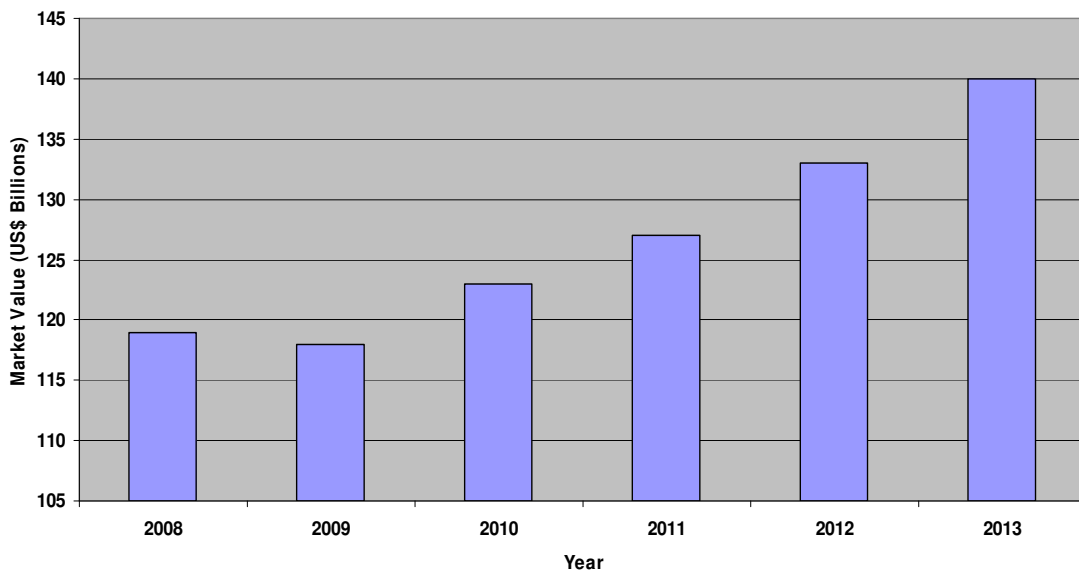
Parts de marché des grands groupes en 2008



(Source: Data Monitor)

On prévoit qu'en 2013, le marché des pneumatiques atteindra la valeur de 140,4 milliards USD, une augmentation de 17,8 % par rapport à 2008. Le taux de croissance annuel moyen devrait être de 3,3 % pour la période entre 2008 et 2013.

Prévision des évolutions des ventes du secteur en USD



(Source: Data Monitor)

2.2 Développements dans le secteur du caoutchouc en tant que matière première

Plus d'une centaine de matières premières entrent dans la fabrication des pneus automobiles : il s'agit de caoutchouc, de câblés de carcasses, de noir de carbone, de tringles métalliques et d'ingrédients de mélange. Environ 60 % de ces matériaux sont dérivés de produits pétroliers, essentiellement du naphta. Pour cette raison, l'industrie du caoutchouc est fortement dépendante du pétrole.

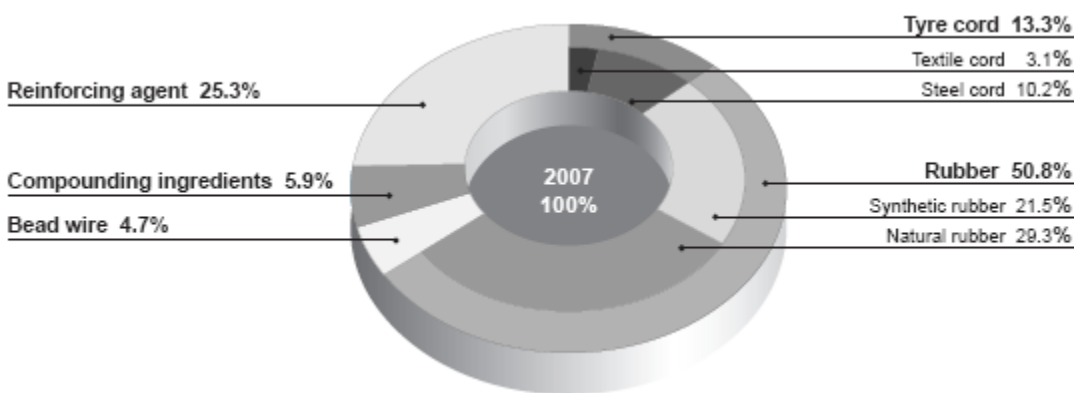
Composition des matières premières

Composition	Exemples
Rubber	Natural rubber, Synthetic rubber
Compounding ingredients	Vulcanizing agent, Vulcanizing accelerator, Vulcanizing accelerator aid, Antioxidant, Filler, Softener
Reinforcing agent	Carbon black, Silica
Tyre cord	Steel cord, Textile cord

Source: JATMA, Japanese Automobile Tire Manufacturers' Association

La répartition (en %) de matières de base utilisées dans les pneus en 2007 était plus ou moins similaire à celle de l'année précédente. Le caoutchouc représente environ la moitié d'un pneu (29 % de caoutchouc naturel et 22 % de caoutchouc synthétique), suivi par les agents de renforcement et les câblés (nappes) de carcasses (13 %).

Parts des matières premières continues dans un pneu



Source: JATMA, Japanese Automobile Tire Manufacturers' Association

L'année dernière, les pneumatiques ont consommé 67 % de la production de caoutchouc naturel. Le reste est destiné à la fabrication de bandes transporteuses, de gants, de joints, de tapis et de préservatifs. A la suite de la récession mondiale, la baisse de la consommation totale de caoutchouc naturel s'est accélérée au cours du dernier trimestre de 2008. Entre septembre et décembre, la consommation totale a baissé de plus d'un million de tonnes pour atteindre 22,2

millions de tonnes par année. Le taux de croissance annuel de 2,1 % a chuté à - 4,6 %, une chute plus vertigineuse que celle qui fut enregistrée lors de la récession mondiale de 2001/2002.

Entre septembre et décembre, la consommation mondiale de caoutchouc naturel a diminué de plus de 0,3 million de tonnes. L'évolution de la consommation s'est inversée et est passée d'une augmentation de 2,1 % à une diminution de - 3,4 % au cours de cette même période. La production totale de caoutchouc synthétique a baissé de 0,7 million de tonnes, le taux de croissance, initialement de 2 %, s'est inversé pour chuter de - 4,7 %.

En 2008, la production totale de caoutchouc était de 22,7 millions de tonnes, comparée à 23,3 millions de tonnes en 2007. Une forte chute de la production a été enregistrée au cours du dernier trimestre de 2008. Ce déclin est imputable à une réduction draconienne de la production de caoutchouc synthétique, qui est passée en-dessous du seuil de 12,8 millions de tonnes en 2008, comparée à plus de 13,5 millions de tonnes en 2007. Au cours du dernier trimestre de 2008, la production a chuté de 5,6 % par rapport à une augmentation de 1 % au cours de la même période de l'année précédente.

En 2008, la production mondiale de caoutchouc naturel a atteint 9,9 millions de tonnes, une augmentation de 0,2 million de tonnes par rapport à 2007. L'augmentation de la production a uniquement commencé à marquer le pas au cours des deux derniers mois de l'année, bien qu'elle évoluait encore autour des 2 % dans cette période.

En raison de la baisse de consommation et de l'augmentation de la production de caoutchouc naturel en 2008, les excédents de stocks ont atteint 392.000 tonnes, par rapport à un déficit de 157.000 en 2007. S'agissant du caoutchouc synthétique, on estime qu'en 2008 la consommation et la production ont fortement baissé (respectivement de - 4,7 % et de - 5,6 %), ce qui contraste nettement avec le taux de croissance de plus de 6 % enregistré l'année précédente. Pour la fin 2008, on estime que les stocks mondiaux de caoutchouc ont légèrement augmenté en valeur réelle, cette augmentation étant plus prononcée par rapport au niveau de consommation.

Les prix du caoutchouc naturel ont à nouveau augmenté à la mi-décembre 2008, après un plongeon de 65 % par rapport au niveau record enregistré en juillet 2008. Les prix ont continué à suivre l'évolution des prix du pétrole brut au cours du dernier trimestre de 2008 et du début de 2009. Les effets combinés de la crise économique mondiale, de l'accentuation du marasme dans le secteur automobile à l'échelon mondial avec des incertitudes concernant l'évolution de la demande, ainsi que des prix du pétrole qui restent bas, ont eu un impact négatif sur le marché. Les prix du latex (caoutchouc naturel) suivent ainsi les mêmes tendances que celles du caoutchouc synthétique.

En décembre 2008, le prix du pétrole brut léger est tombé à 31,41 USD le baril, son niveau le plus bas depuis cinq ans. Entre temps, il a légèrement augmenté pour se stabiliser à son prix plafond de 45 USD le baril. Certains marchés réagissant de manière décalée, les prix du butadiène ont baissé de manière constante durant les trois mois précédant février 2009. Finalement, les producteurs en amont ont ressenti l'impact de la chute des prix des matières premières en même temps que la baisse de la demande. Au premier trimestre 2009, les prix du caoutchouc synthétique ont atteint le niveau le plus bas depuis 2004.

Cette tendance générale à la baisse des exportations de produits en caoutchouc réalisées par les cinq principaux fabricants s'est stabilisée au cours du quatrième trimestre, essentiellement en raison d'une atténuation de la diminution des exportations de gants en provenance de Chine et de Thaïlande. En 2008, la consommation de caoutchouc naturelle est restée stable par rapport à l'année précédente. La production de la Malaisie et de la Thaïlande a toutefois baissé de respectivement 16 et 8 %.

Selon Bloomberg, le rebond de 42 % constaté au cours des quatre premiers mois de 2009 risque de faire long feu car la demande mondiale en pneumatiques a atteint son niveau le plus bas des trente dernières années. Les fabricants de pneumatiques, les plus grands consommateurs de caoutchouc, vont probablement connaître une baisse de leurs ventes de 6,8 %. Selon l'International Rubber Study Group de Singapour, une organisation financée par le gouvernement, la récession mondiale entraînera une réduction de la demande en automobiles. Selon les producteurs, les livraisons en provenance de Thaïlande, le premier pays exportateur, vont augmenter après une baisse saisonnière. D'après des études réalisées par Bloomberg, la tonne de caoutchouc, coûtant 1530 USD, revient 18 % plus cher qu'un produit de substitution à base de pétrole.

Il se pourrait que, durant l'année à venir, le prix baisse à environ 1000 USD la tonne. La demande baissera parce que l'on vendra moins de voitures et les automobilistes reporteront l'achat de pneus de remplacement. Selon Autodata Corp., les ventes de voitures ont chuté de 37 % en mars aux Etats-Unis. En février le taux annuel a atteint son niveau le plus bas en 25 ans. Au Japon, les ventes ont chuté de 32 % au mois de mars pour atteindre le niveau le plus bas des trente dernières années. Selon les calculs de l'Administration américaine des autoroutes, les automobilistes ont parcouru en janvier 7 milliards de miles en moins par rapport à la même période de l'année précédente, ce qui représente une diminution de 3,1 %.

Selon l'Association européenne des Constructeurs automobiles, la production de véhicules automobiles baissera probablement de 25 % et les ventes de 20 % durant l'année en cours en Europe. L'International Rubber Study Group, qui représente à la fois les producteurs et les usagers, a calculé que les ventes de pneus pour véhicules de tourisme et commerciaux chuteront à 1,32 milliards d'unités (par rapport à 1,41 milliards l'année dernière), ce qui est la baisse la plus importante depuis 1975.

Selon les données des autorités douanières chinoises, les importations de caoutchouc en Chine, le pays consommateur le plus important, ont atteint 190.000 tonnes en mars, par rapport à 180.000 au cours des deux premiers mois de l'année. Cette progression est due à l'augmentation des ventes de véhicules de tourisme au mois de mars, qui ont atteint un niveau record de 772.400 unités, grâce à des incitations financières accordées par le gouvernement chinois. Le Japon, l'Allemagne et la France accordent aussi des primes à l'achat d'un véhicule neuf.

Selon une étude d'ICIS, un consultant spécialisé dans les prix, datée du 17 avril, le prix de la tonne de caoutchouc de 1530 USD fixé à la Bourse des matières premières de Singapour, coûte 18 % de plus que les produits alternatifs à base de pétrole valant entre 1250 et 1350 USD en Asie du sud-est. Des chiffres compilés par Bloomberg révèlent que le 14 janvier ce fossé s'est même accentué pour atteindre 35 %, le plus important depuis juillet 2006. Le prix du caoutchouc a baissé de 3,6 % pour atteindre aujourd'hui 1,4750 USD le kilogramme (ou 1475 USD la tonne).

Selon le International Rubber Study Group, la demande mondiale pour les deux types de caoutchouc baissera probablement de 9 % cette année, plus du double comparé à l'année précédente. L'utilisation baissera de 6,1 % à 20,8 millions de tonnes, cette baisse risquant même d'être plus importante si la récession venait à s'accroître.

2.3 Les principales entreprises

2.3.1. Bridgestone

La production et la vente de pneus et chambres à air pour véhicules légers, poids-lourds et autobus, véhicules de chantiers et de mines, machines industrielles et agricoles, avions, motocycles et scooters sont les activités principales du groupe japonais.

De surcroît le groupe produit aussi des pièces automobiles, des produits industriels, des matériaux de construction, des pièces et du matériel pour des installations électroniques, des accessoires de bicyclettes et de sport. Pour l'essentiel, le groupe est établi au Japon, en Europe et sur les deux continents américains. Il englobe un réseau de 449 filiales et 182 entreprises associées.

Le groupe se subdivise en deux divisions, l'une étant consacrée aux pneumatiques, l'autre aux produits divers.

La division pneumatiques produit et distribue du matériel recyclé, des pneus et des chambres à air pour les véhicules de tourisme, les poids-lourds, les autobus, les véhicules industriels, les machines agricoles, les avions et les motocycles. Il distribue aussi des produits liés aux pneumatiques.

Cette division assure aussi des services de maintenance et de réparation automobile. Le groupe possède des centres de production de pneus en Amérique du Nord, Amérique latine, au Moyen-Orient, en Europe, Afrique, Asie, au Japon et en Océanie. L'unité de production et de technologie est chargée de la recherche et du développement ainsi que des études.

La division produits divers du groupe manufacture des pièces automobiles, pour l'industrie, des matériaux de construction, pour le génie civil, et des pièces pour les équipements électroniques. Pour l'automobile, le groupe produit des pièces anti-vibrations (attaches moteurs), des ressorts pneumatiques pour camions, des chariots pour automobiles et trains. Le groupe manufacture aussi des produits industriels tels que la mousse de polyuréthane pour sièges et habitacles ainsi que d'autres applications.

Par ailleurs, le groupe manufacture aussi des matériaux de construction et pour le génie civil, tels que des digues gonflables en caoutchouc et des panneaux hydrofuges entre autres. Dans le secteur de l'électronique, il produit des cylindres de précision pour la bureautique, des films fonctionnels pour cellules solaires. S'agissant des accessoires pour le sport, le groupe produit des balles et des clubs de golf, ainsi que des balles et des raquettes de tennis.

Selon Rubber & Plastics News, les bénéfices nets du groupe ont chuté de 92 % pour atteindre 114 millions USD en 2008. Son chiffre d'affaires était de 35,5 milliards USD, une baisse de 5 % par

rapport à l'année précédente. Pour le fabricant de pneumatiques, ces baisses sont imputables à l'évolution défavorable des taux de change avec un yen plus fort, ainsi qu'à une baisse des ventes du nombre d'unités.

En raison de la forte augmentation des prix des matières premières, les recettes d'exploitation ont atteint 1,44 milliards USD à la fin de l'année, une baisse de 47 % par rapport à l'année précédente. Les recettes d'exploitation de la division pneumatiques ont baissé de 52 % à 1 milliard USD, tandis que le chiffre d'affaires a baissé de 5 % pour atteindre 28,9 milliards pour l'année.

En Amérique du Nord, le nombre de pneus pour véhicules légers/utilitaires et commerciaux de première monte et de remplacement que Bridgestone a vendus en 2008 est en baisse. Le groupe a toutefois annoncé que les ventes de pneus de remplacement UHP ont augmenté par rapport à 2007. Sur les deux continents américains, le groupe a annoncé une diminution de 58 % des recettes d'exploitation à 237 millions USD, tandis que les ventes ont atteint 15,6 milliards USD, une baisse de 6 % par rapport à 2007.

En Europe aussi, Bridgestone fait état d'une baisse des ventes nettes de l'ordre du 8 %. Toutefois en Chine et dans le reste de l'Asie, elles ont augmenté de 9 % durant l'année. Pour 2009, Bridgestone prévoit une nouvelle baisse de ses recettes et bénéfices, à savoir une chute de 71 % de ses bénéfices nets (32,9 millions USD) et de 22 % de ses ventes nettes (27,8 milliards USD).

Dans le cadre de ses efforts apparents de réduction de charges, le conseil de direction a proposé la suppression du régime de retraite pour ses directeurs et cadres. A la place, il suggère de verser une prime de départ et d'offrir des possibilités d'acquisition de stock options du groupe à des conditions avantageuses.

Bridgestone Europe a annoncé la fermeture temporaire d'unités de production en Europe. Il s'agit des unités de Béthune (France), de Bilbao et de Burgos (Espagne), de Bari (Italie) et de Poznan (Pologne). Au cours du premier semestre 2009, ces usines arrêteront leur production durant 5 à 8 jours par mois. L'usine hongroise restera ouverte, tandis que l'unité poids-lourds de Stargard (Pologne) est encore fermée. L'unité de production de pneus agricoles à Puente San Miguel (Espagne) restera ouverte. Bridgestone prendra des mesures pour aligner la production sur la demande. Il adaptera aussi ses stocks à la situation du marché.

2.3.2. Michelin

Le groupe français fait partie des principaux fabricants de pneumatiques. Le groupe fournit aussi des produits et services liés au voyage, tels que des cartes et des guides. Il développe et commercialise aussi des produits *Lifestyle* (ou art de vivre selon Michelin), tels que des accessoires cycles, des équipements pour le sport, des cadeaux et des objets de collection.

Le groupe est implanté dans 170 pays. Il dispose de centres de technologies aux Etats-Unis, en Europe et au Japon. Michelin exploite deux réseaux de distribution intégrés, à savoir Euromaster et TCI. ViaMichelin et Michelin Lifestyle sont deux filiales commerciales appartenant au groupe.

Le groupe est subdivisé en trois lignes produits : la ligne tourisme/camionnettes, la ligne pour poids lourds et la ligne spécialités.

La ligne tourisme/camionnettes produit des pneus de première monte et de remplacement pour véhicules légers et des camionnettes. Cette ligne est composée de 38 unités implantées dans 18 pays. Elle fait fonction de partenaire stratégique pour les fabricants d'équipements originaux et assiste les utilisateurs finaux lors du remplacement de pneumatiques en leur fournissant la marque utilisée lors de la première monte. Le groupe est présent sur tous les segments de remplacement, 70 % de ses revenus étant réalisés dans ces segments.

La ligne poids lourds produit des pneumatiques pour camions et fournit les pneus de première monte, de remplacement et assure le rechapage. Elle compte 28 unités implantées dans 16 pays. Le groupe reste leader technologique pour les pneus de première monte, de remplacement et le rechapage. En 2007, le groupe a tiré 68 % de ses recettes du marché de remplacement (pneus radiaux).

La ligne produits de spécialités manufacture des pneus pour le génie civil, l'agriculture, les deux roues, les avions. Elle produit aussi des cartes et guides, ainsi que des systèmes de navigation. C'est cette ligne qui assure la distribution de Viamichelin, un système de navigation. Elle gère aussi Michelin Lifestyle, commercialisant des produits « art de vivre » tels que des accessoires pour deux roues, des équipements pour le sport, des cadeaux et des objets de collection. Elle fournit aussi des services pour le tourisme, tels que des guides et de l'assistance à la mobilité.

Cette ligne produits de spécialités dispose de 18 unités de production de pneumatiques établies dans 9 pays. Par ailleurs, le groupe commercialise plus d'un millier de produits par le biais d'un réseau de distribution composé de plus de 30.000 points de vente.

Selon Rubber&Plastics News, le groupe a subi en 2008 une baisse à deux chiffres de ses recettes d'exploitation et ses des bénéfices. Ceci est en premier lieu dû à l'augmentation des prix des matières premières, de l'énergie et du transport ainsi qu'à une baisse des ventes au cours du quatrième trimestre. Anticipant la poursuite de la baisse de la demande durant le premier semestre 2009, Michelin a réduit de manière considérable son budget d'investissements. Le groupe se concentrera à court terme sur la flexibilisation de la production, la gestion des stocks et des liquidités.

Les bénéfices d'exploitation avant impôt de Michelin ont baissé de 44,1 % pour atteindre 1,35 milliard USD, tandis que les bénéfices nets ont chuté de 53,8 % à 522,7 millions USD. Les recettes ont baissé de 2,7 % à 24 milliards USD et les ventes ont baissé de 16 % au cours du dernier trimestre à la suite d'une forte chute de la demande.

Outre les prix plus élevés des matières premières et de l'énergie/transport (respectivement + 1,18 milliards et + 240 millions par rapport à 2007), le groupe a dû faire face à des dépenses exceptionnelles liées à l'arrêt temporaire de ses capacités de production, notamment au cours du quatrième trimestre 2008.

Michelin a annoncé que ses ventes de pneus voitures et camionnettes ont « fortement » baissé. Mais en même temps, le groupe affirme qu'il a conquis de nouvelles parts de marchés pour la

marque Michelin dans toutes les régions du monde. Les ventes ont baissé de 4,1 % pour atteindre la valeur de 12,7 milliards USD.

Les ventes de pneus poids lourds ont légèrement baissé. Le groupe fait état d'augmentations en Asie et en Amérique du nord. Les ventes ont baissé de 3,6 % et se chiffrent à 7,95 milliards USD.

La ligne de produits de spécialités (génie civil, deux roues, agriculture, etc.) a progressé dans tous les segments, malgré une baisse de la demande au cours du quatrième trimestre. Les ventes ont augmenté de 5,5 % pour atteindre la valeur de 3,38 milliards USD.

Michelin a aussi annoncé que cette année le groupe réduira de moitié ses dépenses d'investissements à 900 millions USD, afin d'être mieux en mesure de faire face aux « perspectives sombres actuelles » pour les mois à venir.

Selon Michel Rollier, membre du conseil exécutif du groupe, la plupart de ces coupes sombres seront réalisées sur les marchés traditionnels en Amérique du Nord et en Europe, mais il a refusé de nommer les projets qui en seraient visés. Le groupe souhaiterait maintenir ses projets de financement en Amérique latine, Inde et Chine. A même titre, les dépenses pour la recherche et le développement et les projets d'innovation ne seraient pas non plus affectées. En 2008, Michelin a investi 1,86 milliards USD.

2.3.3. Goodyear

Le groupe américain développe, produit, commercialise et distribue des pneumatiques pour les véhicules routiers et tous terrains. Il produit à la fois des pneumatiques de première monte et de remplacement pour le secteur routier. Goodyear fabrique et distribue aussi des produits chimiques à base de caoutchouc pour d'autres applications.

Goodyear est une des plus grandes entreprises mondiales dans le domaine des services pour véhicules commerciaux et poids lourds ainsi que du rechapage. En outre, il gère un réseau de plus de 1800 centres de service automobiles qui distribuent ses produits et assurent l'entretien et la réparation des véhicules. Goodyear possède 64 unités de production. Il est implanté dans 25 pays.

La division pneumatique est subdivisée en cinq entités distinctes. L'entité pneumatiques nord-américaine produit et distribue des pneus pour automobiles, poids lourds, deux roues, autobus, génie civil, l'aviation civile et militaire, les utilisations industrielles et d'autres applications. L'entité pneumatique nord-américaine compte huit usines de production aux Etats-Unis et deux au Canada.

Aux Etats-Unis et au Canada, les principales gammes de produits que le groupe distribue sont des pneus radiaux pour voitures de sports et camionnettes des marques Wrangler et Fortera, avec la technologie TripleTred et SlientAmor. De plus, l'entité nord-américaine produit et distribue aussi aux Etats-Unis et au Canada des pneus des marques Kelly, Republic, Remington et Fierce, d'autres marques maison ainsi que différentes marques de distributeurs de pneus radiaux pour véhicules de tourisme.

L'entité nord-américaine gère aussi un millier d'établissements, notamment des centres de service automobile, des magasins de vente et de service autour des pneus et des espaces loués dans des centres commerciaux. Ces centres sont gérés sous les enseignes Goodyear ou Wingfoot Tire Systems, Allied ou Just Tires Systems. Plusieurs lignes de marques de pneus maison ou de distributeurs et des marques associées sont distribuées à des magasins indépendants, des grossistes nationaux ou régionaux, ainsi qu'à différents autres détaillants.

L'entité pneumatiques couvrant l'Union européenne, l'Europe orientale, le Moyen-Orient et l'Afrique développe, produit, distribue et vend des pneus pour véhicules automobiles, deux roues, poids lourds, machines agricoles et engins de construction. Elle exporte aussi des pneus dans d'autres régions du monde. Elle fournit aussi des produits et des services liés aux pneumatiques. Cette entité européenne compte 16 usines en Angleterre, France, Allemagne, au Luxembourg, en Pologne, Slovénie, Turquie et Afrique du Sud.

Sur certains marchés, les marques Goodyear, Dunlop, Fulda, Debica et Sava sont distribuées par des vendeurs indépendants, des organisations régionales et des magasins de détail, dont 250 sont directement contrôlés par Goodyear en Europe occidentale.

Dans certains pays, les marques Goodyear, Dunlop, Kelly, Fulda, Debica et Sava sont vendues par des distributeurs régionaux et des concessionnaires multi-marques. Au Moyen-Orient et dans presque toute l'Afrique, les pneus sont essentiellement vendus à des grossistes régionaux qui les revendent à des distributeurs indépendants. En Afrique du Sud et en Afrique subsaharienne, les pneus sont aussi distribués à travers une chaîne composée de quelque 160 points de vente gérés par Goodyear sous la dénomination commerciale Trentire.

L'entité pneumatiques latino-américaine produit des pneus pour automobiles, poids lourds et machines agricoles. Elle les distribue en Amérique du Sud, en Amérique centrale et au Mexique. Elle exporte aussi une partie de sa production, notamment des pneus rechapés, des pneus pour camionnettes, l'aviation, les engins lourds, ainsi que d'autres produits et services. L'entité compte six usines de production au Brésil, Chili, en Colombie, au Pérou et Venezuela. Ce sont en premier lieu des vendeurs indépendants qui distribuent les pneus de la marque Goodyear sur le marché du remplacement.

L'entité pneumatiques Asie/Pacifique produit et vend des pneus pour l'automobile, camionnettes et poids lourds, machines agricoles et engins de chantiers, ainsi que l'aviation. Elle les distribue sur tous les marchés de la région Asie/Pacifique et compte dix unités de production en Australie, Chine, Inde, Indonésie, Japon, Malaisie, aux Philippines, à Taiwan et en Thaïlande.

L'entité distribue pour l'essentiel des produits de la marque Goodyear dans la région et vend aussi la marque Dunlop en Australie et en Nouvelle-Zélande. D'autres marques, telles que Kelly, Fulda et Sava sont uniquement distribuées en quantités moins importantes. Les pneus sont vendus à travers un réseau de magasins franchisés ou sous licence, des revendeurs multi-marques et un réseau de grossistes. En Australie et en Nouvelle-Zélande, le groupe possède un réseau de quelque 420 points de ventes sous les enseignes Beaupaires et Franck Allen.

Le groupe a annoncé une perte de 330 millions USD au quatrième trimestre, par rapport à un bénéfice net de 52 millions USD dans la même période de l'année précédente. Les ventes ont

baissé de 26 % pour atteindre la valeur de 4,1 milliards USD au cours de ce même trimestre, malgré une augmentation des ventes des pneus de la marque Goodyear.

En 2008, Goodyear a subi une perte de 77 millions USD, comparé à un bénéfice net de 602 millions USD en 2007. Les résultats de 2007 comprennent un bénéfice après impôt de 508 millions USD provenant de la cession de sa division Engineered Products.

En 2008, les ventes du groupe ont atteint 19,5 milliards USD, une diminution de 1 % par rapport au chiffre record de 2007 qui était de 19,6 milliards. Selon Goodyear, les recettes ont subi l'impact négatif de la réduction des volumes de pneumatiques de l'ordre de 8,5 %.

Le groupe a aussi indiqué que la cession de l'entreprise de montage T&WA en 2007 a aussi eu un impact négatif sur les ventes, car en 2007, cette unité a réalisé un chiffre de 639 millions USD. Par ailleurs, les conversions de devises étrangères ont eu un impact positif de recettes de l'ordre de 383 millions USD.

Les entités pneumatiques du groupe en Asie/Pacifique, Amérique latine et Europe/Moyen-Orient/Afrique ont réalisé des chiffres records sur l'année. En Amérique du Nord, les ventes du quatrième trimestre 2008 ont baissé par rapport à 2007, essentiellement en raison de la diminution des volumes de 17 % , conséquence de la baisse importante de la demande industrielle.

Goodyear prévoit des réductions d'effectifs et compte supprimer 5000 emplois supplémentaires. Il envisage aussi le gel des salaires, des réductions de capacités en vue de réduire ses charges et de redevenir bénéficiaire en 2009.

Lors de la publication de son bilan pour 2008, le groupe a fait remarquer que ces mesures, combinées à d'autres, doivent permettre de faire face à la mauvaise situation économique et les pertes subies l'année passée.

En 2009, le groupe compte aussi réaliser les plans suivants, à savoir le lancement de plus d'une cinquantaine de nouveaux pneus, la mise en œuvre d'un nouveau programme de contrôle des frais visant à éliminer les dépenses non essentielles, la mise en place d'une politique d'achat visant à réduire les coûts des matières premières et autres matériaux indirects, la réduction des investissements de 700 à 800 millions USD, la réduction des stocks de plus de 500 millions USD et la poursuite des cessions d'activités périphériques.

2.3.4. Continental

Continental fait partie des principaux fournisseurs de l'industrie automobile. Le groupe est spécialisé dans les secteurs du caoutchouc, des technologies de pneumatiques et de freinage, du contrôle dynamique de conduite, de l'électronique, des systèmes de détecteurs et de la télématique.

Le groupe produit et distribue des pneus, des systèmes de freinage, des pièces de châssis, des systèmes électroniques pour véhicules et des élastomères techniques. Continental est le cinquième équipementier automobile dans le monde et le deuxième en Europe. Le groupe est

essentiellement actif en Europe et en Amérique du Nord. Il est présent dans 36 pays et compte plus de 200 usines, centres de recherches et circuits d'essais.

En 2007, le groupe a restructuré ses activités et s'est doté de six divisions encore en place à l'heure actuelle, à savoir, châssis et sécurité, entraînements électriques, habitacle, pneus pour véhicules de tourisme et camionnettes, pneus poids lourds et ContiTech.

La division pneus tourisme et camionnettes développe et produit des pneus pour véhicules de tourisme compacts, de taille moyenne et haut de gamme, des pneus pour camionnettes et poids lourds et des mobile-homes.

La division produit des pneus des marques Continental, Uniroyal (hormis dans la zone ALENA, en Colombie et au Pérou), Semperit, Barum, General Tire, Euzkadi, Viking, Gislaved, Mabor, Matador et Sime Tires. Elle comprend aussi les activités deux roues (motocycles et cycles) ainsi que les distributeurs de Continental, réunis dans un réseau de plus de 200 points de ventes spécialisés sous franchise dans 18 pays.

La division est subdivisée en cinq unités d'activités : équipement de première monte, pneus de remplacement Europe, pneus de remplacement Amériques, pneus de remplacement Asie et pneus pour deux roues. Elle compte 22 unités dans 14 pays.

La division pneus pour véhicules commerciaux produit des pneus pour autobus, poids lourds et des pneus industriels pour différentes utilisations, domaines et exigences. Dans certaines régions, elle fournit aussi des pneus pour véhicules tous terrains. Elle approvisionne le marché de première monte et de remplacement. Ses marques sont les suivantes : Barum, Semperit, Uniroyal et Matador.

La division est subdivisée en quatre unités d'activités, à savoir : pneus poids lourds Europe, pneus poids lourds Amériques, pneus de remplacement poids lourds Asie et pneus industriels. Continental produit des pneus pour véhicules commerciaux dans 12 usines établies dans 7 pays.

ContiTech est un des leaders mondiaux du marché des flexibles résistant à des charges et températures élevées, des tuyaux utilisés sur des grands excavateurs ou dans l'industrie pétrolière, dans les bandes transporteuses, des ressorts pneumatiques pour la technologie ferroviaire et des garnitures pour habitacles de voitures. De plus, la division est leader européen pour des tuyaux et systèmes de flexibles de voitures, des ressorts pneumatiques pour véhicules commerciaux tout comme pour les courroies de distribution et les courroies striées.

La division développe et produit des pièces, des composants et des systèmes fonctionnels pour l'industrie automobile, la fabrication de machines et appareils, des véhicules ferroviaires, l'imprimerie, la construction, l'industrie chimique et pétrochimique, la navigation maritime et le transport aérien, ainsi que les industries extractives. Elle se subdivise en sept unités d'activités : les systèmes de ressorts pneumatiques, benecke-kalico, le groupe des bandes transporteuses, les revêtements élastomères, la technologie des fluides, le groupe de transmission de puissance et le contrôle des vibrations. Elle possède 61 unités de fabrication dans 21 pays.

Continental AG a annoncé qu'il allait poursuivre ses mesures de réductions des coûts après avoir subi une perte nette de 1,61 milliards USD en 2008, comparé à un bénéfice de 1,49 milliards USD en 2007. Il a aussi annoncé qu'en 2008 ses ventes ont augmenté de 45,8 % pour atteindre 35,5 milliards USD après l'acquisition de Siemens VDO. Selon Alan Hippe, le directeur financier, les résultats opérationnels de la division caoutchouc et pneumatiques du groupe furent « exceptionnels » surtout dans le contexte des difficultés économiques actuelles. La division a réalisé un chiffre d'affaires de 13,7 milliards USD et un bénéfice avant impôt de 1,44 milliards US. La division automobile a réalisé un chiffre d'affaires de 21,8 milliards USD. Conti n'a pas indiqué de manière plus précise où il procèdera à des coupes sombres. Il a rappelé qu'après avoir supprimé 12.499 emplois, le groupe compte aujourd'hui 139.155 salariés. Les contrats avec quelque 5.000 intérimaires n'ont pas été prolongés.

Continental AG et Schaeffler Group, son plus grand actionnaire, ont entamé une coopération dans les secteurs des achats dans l'espoir de réduire les coûts de plus de 500 millions USD durant les trois prochaines années.

Selon les deux partenaires, Conti et Schaeffler effectuent par année des achats de biens et de services pour presque 27 milliards USD, dont 9 milliards dans des domaines dans lesquels les deux groupes ont des besoins communs, notamment pour ce qui concerne l'acier et d'autres matériaux de ce type.

Outre ce volume d'achat de matières de base et de pièces, les deux groupes ont indiqué qu'ils dépensaient annuellement plus de 5 milliards USD en investissements et en postes non manufacturiers, tels que la logistique, l'énergie, le matériel de bureau, le matériel informatique, la téléphonie, les voyages et le marketing.

2.3.5. Pirelli

Le groupe italien est implanté dans 169 pays. Le groupe Pirelli est le cinquième producteur de pneumatiques du monde en termes de recettes. Il possède 24 usines sur quatre continents. Il est leader sur les segments haut de gamme. Pirelli est aussi présent dans le secteur immobilier en Italie, en Europe centrale et orientale. Le groupe a aussi créé de nouvelles activités sur la base du développement de brevets et de technologies, à savoir l'accès large bande, les technologies de contrôle des émissions, les technologies environnementales, la photonique et la conception industrielle.

Pirelli conçoit, développe et produit des pneus pour les véhicules à moteur, les engins industriels et les motocycles ainsi que des câbles en acier. Sa structure de production est la suivante : 24 usines de production dans 12 pays, à savoir en Argentine, au Brésil, en Chine, Egypte, Allemagne, au Royaume-Uni, en Italie, Roumanie, Turquie, Espagne, aux Etats-Unis et au Venezuela. Il exploite aussi un réseau commercial englobant plus de 160 entreprises.

Les activités de Pirelli s'articulent autour de deux segments principaux. Le segment consommateur (environ 70 % des recettes) est axé sur les pneus pour véhicules à moteur, les véhicules tout-terrain de loisir, les véhicules utilitaires légers et les motos. Le segment industrie (environ 30 % du chiffre d'affaires) produit des pneus pour autobus, poids lourds, machines agricoles et des câbles en acier, dispositif essentiel pour le renforcement des pneus radiaux. Ces

activités sont orientées sur deux canaux distincts de distribution, à savoir la première monte, ciblée sur les fabricants de voitures et le rechange, axé sur le remplacement des pneus des véhicules déjà en circulation. Pirelli a conclu des accords de livraison avec des fabricants d'automobiles et de motocycles du monde entier.

Selon les résultats financiers de 2008, Pirelli a réalisé en 2008 un chiffre d'affaires consolidé de 4,648 milliards EUR et un bénéfice avant impôt de 397 millions EUR, c'est-à-dire une baisse de respectivement 0,5 et 30 % par rapport à 2007. Le bénéfice d'exploitation a même chuté de 48 % pour atteindre 188 millions uniquement. Selon le groupe, cette performance négative est une conséquence de la crise économique mondiale. S'agissant des perspectives actuelles, Pirelli prévoit une année 2009 difficile car les ventes et la production baisseront. Pour la deuxième moitié de l'année, il escompte toutefois des retombées positives de la diminution des prix des matières premières. Il n'attend aucune reprise substantielle avant 2011, année pour laquelle il prévoit à nouveau une augmentation des bénéfices avant impôt de 8 à 8,5 %.

En Europe occidentale, Pirelli supprimera en 2009 1500 emplois dans le secteur des pneumatiques. Il réduira aussi le nombre de cadres qui passera de 1473 à 800, en partie à la suite de la suppression d'une société de prêts hypothécaires qui employait 237 personnes. Selon Pirelli, ces réductions seront accompagnées d'une réduction de la production avec à la clé une économie de plus de 300 millions EUR pour le groupe. La réduction de la production et des charges salariales constituent l'équivalent des charges d'une usine en Europe occidentale. Pirelli Tire va continuer à concentrer ses efforts sur les marchés émergents en expansion ainsi que la Russie qui restera une zone prioritaire, malgré le fait que les résultats escomptés n'ont pas été obtenus.

Pirelli souhaite être moins exposé aux effets de la crise économique que certains de ses concurrents, car cette crise est moins sensible sur certains marchés en expansion tels que la Chine et l'Amérique du Sud où Pirelli est fortement implanté.

61 % de ses capacités des pneus pour véhicules de tourisme se trouvent dans les segments bas coûts. D'ici 2011, Pirelli souhaite même élargir ce segment à 71 %. S'agissant des pneus poids lourds, 78 % de ses capacités se trouvent dans le segment bas coûts. Celui-ci passera à 89 % en 2011. Pirelli va aussi réduire ses stocks. Il est donc probable que la baisse de la production soit encore plus prononcée que la diminution des ventes de 12 % prévue pour cette année.

2.4. Politique industrielle et développement durable

2.4.1. Réglementations dans le secteur pneumatique

2.4.1.1. : Cadre réglementaire mondial : Commission économique des Nations Unies pour l'Europe (CEE-ONU). L'accord CEE/ONU de 1958 concernant « l'harmonisation technique des véhicules automobiles et la reconnaissance mutuelle » constitue un forum international unique qui fournit un cadre juridique approprié dans lequel sont formulées les réglementations techniques relatives aux pneumatiques. A l'heure actuelle, 53 pays de différentes régions du monde ont signé cet accord de 1958.

Les règlements techniques « pneumatiques » sont les suivants :

- Règlement CEE/ONU n° 30 sur les pneumatiques pour véhicules à moteur et leurs remorques
- Règlement CEE/ONU n° 54 sur les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des pneumatiques pour véhicules utilitaires et leurs remorques
- Règlement CEE/ONU n° 64 sur l'utilisation temporaire des roues/pneus de rechange
- Règlement CEE/ONU n° 75 sur les pneumatiques pour motocycles et cyclomoteurs
- Règlement CEE/ONU n° 106 sur les pneumatiques pour véhicules agricoles et leurs remorques, parties, 1, 2 et 3
- Règlement CEE/ONU n° 117 sur les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des pneumatiques en ce qui concerne le bruit de roulement et l'adhérence sur sol mouillé
- Règlement CEE/ONU n° 108 sur les pneumatiques rechapés pour véhicules automobiles et leurs remorques
- Règlement CEE/ONU n° 109 sur les pneumatiques rechapés pour véhicules utilitaires.

L'objectif de l'accord mondial CEE/ONU de 1998 vise à donner un nouvel élan au processus d'harmonisation internationale par la fixation de règlements techniques mondiaux qui peuvent s'appliquer à des pays non signataires de l'accord de 1958.

2.4.1.2. Les réglementations à l'échelon de l'Union européenne

Dans l'Union européenne, les pneumatiques doivent respecter la législation suivante :

- Directive 89/459/CEE du 18 juillet 1989, concernant le rapprochement des législations des États membres relatives à la profondeur des rainures des pneumatiques de certaines catégories de véhicules à moteur et de leurs remorques.
- Directive 92/23/CEE du 31 mars 1992, relative aux pneumatiques des véhicules à moteur et de leurs remorques ainsi qu'à leur montage. Cette directive attribue l'homologation CE à tous les véhicules équipés de ces pneumatiques. Ces dispositions sont appliquées depuis le 1^{er} janvier 1993. La directive et ses amendements consécutifs font partie de la réception CE complète de véhicules obligatoire, qui vérifie la conformité du véhicule à la législation européenne avant sa mise sur le marché.
- Directive 2001/43/CE du 27 juin 2001 modifiant la directive 92/23/CEE introduisant des exigences en matière de bruit de roulement. La directive sera appliquée progressivement.
- D'autres dispositions relatives au bruit de roulement sont à l'étude.
- La directive 2005/11/CE du 16 février 2005 amendant la directive CEE 92/23 et donne la possibilité aux autorités chargées de la réception d'agréeer des laboratoires des fabricants de pneumatiques en tant que laboratoires d'essai.
- La directive 2005/69/CE du 16 novembre 2005 sur la limitation de la mise sur le marché et de l'emploi de certaines substances et préparations dangereuses (hydrocarbures aromatiques polycycliques contenus dans les huiles de dilution et les pneumatiques). Les pneumatiques fabriqués après le 1^{er} janvier 2010 devront être conformes aux exigences de la directive.
- Décision du Conseil du 13 mars 2006 modifiant les décisions 2001/507/CE et 2001/509/CE en vue de rendre obligatoires les règlements 109 et 108 de la Commission économique pour l'Europe des Nations unies (CEE/ONU) relatifs aux pneus rechapés à partir du 13 septembre 2006.

Les exigences en matière d'homologation de type pour la sécurité générale des véhicules automobiles et les pneumatiques dans le cadre de l'initiative de la Commission européenne « Mieux légiférer », visant à simplifier, abroger ou reformuler plus de 220 actes législatifs, sont considérées comme prioritaires. Dans la pratique, environ 50 % de la législation pour le secteur automobile est visée.

D'après une décision du Conseil de l'année dernière, tous les pneus rechapés vendus sur le territoire de l'UE doivent respecter les règles fixées par la Commission économique pour l'Europe des Nations Unies (CEE/ONU). Ces règlements exigent que les mêmes normes de contrôle de qualité et de sécurité s'appliquent aux pneus neufs et aux pneus rechapés. C'est la première fois qu'une décision du Conseil enjoint la Commission à rendre obligatoires des règles CEE/ONU sur le territoire de l'Union. Jusqu'à présent, celles-ci étaient considérées comme alternatives à celles préconisées par les directives européennes.

Récemment, l'Union européenne a adopté un plan visant à améliorer l'efficacité et les niveaux d'émissions sonores des pneus de voitures. Les délais de mise en œuvre de ces nouvelles règles ont toutefois été rallongés. Ces règles révisées pour les pneus de voitures fixent de nouvelles normes pour la résistance au roulement et la pression, ce qui aura un impact substantiel sur la consommation de carburant et les émissions.

Les systèmes de contrôle de pression (TPMS) deviendront aussi obligatoires pour tous les véhicules. Un contrôle précis de la pression des pneumatiques est particulièrement important car une diminution minimale de la pression peut avoir un impact considérable sur la consommation de carburant.

Les écologistes saluent cette évolution qu'ils exigent depuis longtemps. Toutefois, des critiques ont été formulées à l'encontre de ces nouvelles dispositions. Ainsi, le nouveau règlement entrera en vigueur en novembre 2011, mais des dérogations resteront possibles jusqu'en 2018.

Selon le Parlement européen, cette longue période transitoire doit permettre aux fabricants de s'adapter aux nouvelles règles et d'écouler les stocks de pneumatiques déjà fabriqués.

2.4.2. La mise en œuvre de REACH en Europe

Il s'agit de la nouvelle politique chimique de l'Union européenne (UE). Elle s'articule autour de trois axes : l'enregistrement, l'évaluation, l'autorisation et les restrictions. C'est une nouvelle approche intégrée très originale qui est entrée en vigueur le 1^{er} juin 2007. Elle exige que les « utilisateurs en aval » tels que l'industrie du caoutchouc ou des pneumatiques, recueillent des informations sur les propriétés des substances mises en œuvre, les gèrent de manière sûre et substituent progressivement les substances les plus dangereuses par des produits plus sûrs. Les dispositions du règlement REACH sont applicables à toutes les substances produites ou importées d'un volume total d'une tonne au minimum par année et par producteur ou importateur de substances mises sur le marché en tant que telles ou contenues dans des préparations ou produits.

L'obligation de faire enregistrer les substances incombe au producteur ou à l'importateur de la substance (en tant que telle, dans une préparation ou un produit). Celui-ci est obligé de faire enregistrer la substance s'il l'utilise pour lui-même ou pour les applications dans des produits

devant être commercialisés. Un utilisateur en aval est habilité à participer à la préparation du dossier d'enregistrement. Il a aussi le droit d'informer par écrit le fournisseur de son utilisation. Le fournisseur doit tenir compte de l'utilisation dans la mesure où l'utilisateur en aval lui communique suffisamment d'informations sur les conditions d'utilisation ou les mises en œuvre en aval. Ceci devrait permettre au fournisseur de préparer un scénario d'exposition dans le cadre de l'évaluation de la sécurité de la substance chimique en question.

Sur la base de son évaluation, le fournisseur a toutefois le droit de ne pas inclure certaines utilisations dans son dossier en vue de protéger la santé humaine ou l'environnement. S'agissant des exigences en matière d'enregistrement, il faut distinguer entre les nouvelles substances et les substances existantes (dites phase-in). Pour ces dernières, l'enregistrement s'étalera sur une période de 11 ans.

Les fabricants de l'industrie du caoutchouc et des pneumatiques sont directement visés. En fait, ce sont des utilisateurs en aval de l'industrie chimique, mais compte tenu du fait que l'industrie chimique a un périmètre très vaste, les entreprises du caoutchouc peuvent être classées dans les catégories suivantes : utilisateurs en aval de produits chimiques, producteurs et utilisateurs de composants de caoutchouc, importateurs de matières premières (substances et préparations), producteurs et importateurs d'articles. Dans le chapitre suivant, nous précisons les règles à respecter par chaque entreprise dans le cadre du règlement REACH, en fonction de la catégorie dans laquelle elle a été affectée.

Pour les substances importées, le règlement d'application de REACH prévoit des dispositions particulières. Certaines matières premières entrant dans la fabrication de produits en caoutchouc ou de pneus sont déjà des articles en tant que tels, par exemple des fils revêtus d'un alliage cuivre/zinc et des textiles utilisés comme agents de renforcement.

2.4.3. Position de l'ICEM sur le développement durable dans l'industrie du caoutchouc

En 2008, l'ICEM a réagi à une résolution adoptée par son congrès mondial en formulant un plan de durabilité qui lui permettra de se faire entendre de manière positive et constructive sur différentes questions ayant trait à la durabilité. Le moment de notre implication dans ce débat ne pourrait pas être mieux choisi. En effet, la crise économique mondiale de 2008 nous incite à repenser nos modèles de production et de consommation dans le sens de la durabilité. Ceci nous donne aussi une chance réelle de revenir sur certains dogmes économiques tels que la déréglementation, la privatisation et la mondialisation, des concepts qui ont marqué les doctrines politiques pendant tellement longtemps.

Les industries de la chimie, des pesticides, des produits pharmaceutiques, des matières plastiques et du caoutchouc sont des activités à forte valeur ajoutée. Pour les matières premières, elles sont en concurrence avec ceux qui veulent tout simplement les brûler. Nombreux sont ceux qui associent la pollution, les catastrophes industrielles et d'autres problèmes environnementaux à ces industries. Mais en réalité, ce sont elles qui fournissent une importante contribution au développement social et économique. Les industries de la chimie et du caoutchouc produisent en grande partie les matériaux avec lesquels des infrastructures durables pourront être mises en place.

Les industries de la chimie et du caoutchouc sont la cible de nombreuses critiques (souvent injustes) en raison de leurs émissions, leurs déchets et leurs effets secondaires sur l'environnement imputables à l'utilisation et à l'élimination de leurs produits (par exemple les bouteilles en plastique et les pneus usagés). L'opinion publique est convaincue que la chimie et ses substances constituent plus une partie du problème et non une partie de la solution.

Depuis la Deuxième Guerre Mondiale, les industries de la chimie et du caoutchouc ont introduit quelque 70.000 substances chimiques utilisées dans tous les secteurs industriels. Il y en aurait beaucoup plus si l'on y incluait les applications à très petite échelle. Certains de ces produits sont relativement inertes, mais d'autres sont persistants, bio-accumulables et/ou toxiques. Aujourd'hui, les médias sont truffés de termes autrefois très rarement utilisés tels que « cancérigène », « mutagène », « tératogène », « perturbateur endocrinien », « hormone artificielle » et « toxine reproductive ». Nous disposons uniquement de données toxicologiques ou sur la santé humaine pour quelques substances uniquement. Quant aux effets sur l'environnement, on les connaît encore moins.

Ceci est un problème environnemental avec une dimension santé/sécurité sur le lieu de travail. Beaucoup de problèmes environnementaux dus aux produits chimiques ont d'abord été identifiés en tant que conséquence de maladies professionnelles.

Très souvent les autorités locales ne sont que peu – ou pas du tout – conscientes ou préoccupées par les risques émanant des industries implantées sur leur territoire. Elles ne sont pas préparées pour faire face à des accidents industriels de plus grande envergure.

Les entreprises chimiques ont eu le mérite de mettre en œuvre des programmes tels que *Responsible Care* (engagement pour le progrès) dans le but de « coopérer en vue d'améliorer continuellement les performances dans le domaine de la santé, la sécurité et l'environnement et de communiquer avec les parties prenantes sur les produits et processus. » *Responsible Care* n'est certes pas une réussite complète, notamment eu égard à sa capacité d'engager les travailleurs et de son fonctionnement dans les pays en développement, mais il a eu des effets positifs.

Dans les pays développés, ces industries appuient et respectent les réglementations nationales et internationales ainsi que les accords en matière de protection de l'environnement en vigueur. Cette réputation n'est toutefois pas aussi bonne dans les pays en développement. Souvent, ce fut uniquement après des pressions syndicales ou des catastrophes industrielles telles que chez Sandoz en 1986 avec des déversements de produits chimiques dans le Rhin ou chez Union Carbide à Bhopal avec des fuites d'isocyanate de méthyle que l'industrie a été contrainte de changer de position et de comportement face à ces règles.

L'industrie du caoutchouc dispose de nombreuses possibilités de recyclage et de réutilisation des produits en caoutchouc. Les pneus peuvent être rechapés plutôt que d'être mis en déchetterie. Les déchets de pneus peuvent être utilisés dans certains types de constructions ou pour produire du caoutchouc de base pour lequel les applications potentielles sont nombreuses. Enfin, les pneus usés peuvent, moyennant certaines conditions de contrôle, être incinérés à des fins énergétiques dans les fours de cimenteries.

Les possibilités de recyclage et de réutilisation d'autres produits chimiques restent à ce jour un domaine encore inexploré.

Au cours des deux ou trois dernières décennies, les industries de la chimie et du caoutchouc ont réalisé des investissements considérables dans les régions en développement et les pays émergents tels que la Chine et l'Inde. Ce sont des régions qui ont tendance à attirer une grosse partie des unités de production toxique et des sites de déchets dangereux, souvent au détriment d'investissements ou d'emplois dans les pays développés. Ces industries recourent aussi de plus en plus aux travailleurs intérimaires et à la sous-traitance pour réduire leurs effectifs permanents.

Ces industries sont en concurrence avec d'autres pour l'accès aux matières premières non renouvelables, qui sont aussi utilisées comme combustibles. La production à forte valeur ajoutée et la création d'emplois devraient passer avant la consommation de ces ressources en tant que combustibles. Dans certaines régions du monde, la pénurie de matières premières à des prix raisonnables constitue une menace pour la viabilité des industries de la chimie et du caoutchouc. En même temps, on brûle des quantités de plus en plus importantes de ces mêmes matières premières en tant que combustibles.

S'agissant des relations avec les organisations syndicales, l'industrie chimique et les secteurs connexes a eu des comportements hétérogènes. Dans les pays industrialisés, les relations sociales sont bien développées. Mais, quelle que soit la région du monde, l'industrie pourrait fournir des efforts supplémentaires pour promouvoir le progrès social, notamment par le biais de mise à la disposition de postes d'apprentissage, de programmes d'alphabétisation et d'éducation, de programmes de santé publique, etc. Les organisations syndicales pourraient s'ériger en partenaires efficaces dans ce cadre de ces initiatives sociales.

Des informations plus nombreuses et plus détaillées sur les effets des substances chimiques sur la santé humaine sont nécessaires. Des règlements tels que REACH en Europe indiquent la bonne voie à suivre, bien qu'il faille rester vigilant pour éviter que certaines activités industrielles régionales ne soient pas défavorisées injustement. L'interdiction de certaines substances chimiques peut certes se justifier dans certains cas, notamment les dioxines et l'amiante. Il faudrait aussi mener une politique et une stratégie « d'approvisionnement » en produits chimiques plus judicieuse, les avantages d'une substance donnée pouvant être plus importants que ses risques. A même titre, il faut être conscient du fait qu'une « production propre » n'existe pas, compte tenu du fait qu'il y aura toujours des émissions (notamment de la chaleur et du dioxyde de carbone). Il existe toutefois la perspective d'une « production plus propre ». L'industrie devrait déployer plus d'efforts de recherche dans le domaine de la « chimie verte ». En bref, il s'agit de la quête de filières, de processus et de produits de synthèse qui, intrinsèquement, seront moins polluants pour l'environnement.

L'industrie chimique est fière de son initiative « *Responsible Care* » bien que son succès ne soit pas absolu. Elle n'a notamment pas permis d'impliquer toute l'industrie et, ce qui est peut-être encore plus important, une grande partie de l'opinion publique (y compris les salariés). « *Responsible Care* » ne sera jamais tout à fait crédible tant que les syndicats ne seront pas officiellement partie prenante. L'industrie et l'ICEM doivent reprendre le dialogue sur le rôle des travailleurs dans le cadre du programme « *Responsible Care* ».

L'industrie pharmaceutique pourrait, et devrait, contribuer à l'amélioration des systèmes de soins de santé. L'épidémie du VIH/SIDA pourrait être atténuée si elle mettait à disposition des traitements à bas prix, plus particulièrement dans les pays en développement.

3. Accords-cadres mondiaux (ACM) et réseaux

3.1. Accords-cadres mondiaux

Lors des trois derniers congrès de l'ICEM, la signature d'ACM avec les plus grands groupes multinationaux a été définie comme une des priorités les plus importantes de l'Internationale. Aujourd'hui, l'ICEM compte 13 ACM, dont un dans l'industrie du caoutchouc. Il a été conclu avec le groupe multinational allemand Freudenberg, spécialisé dans le caoutchouc, les accessoires automobiles, les non-tissés et l'ingénierie.

Lors de la dernière conférence mondiale pour les industries du caoutchouc, qui s'est tenue à Istanbul en avril 2006, on a plus particulièrement mis l'accent sur cette question dans le plan d'action. « L'ICEM continuera à veiller à ce que la protection de la santé, la sécurité et l'environnement soit dûment prise en compte dans les accords mondiaux signés par l'ICEM avec des sociétés multinationales, y compris pour les travailleurs employés à titre contractuel ou intérimaire. Les normes de santé, de sécurité et d'environnement contenues dans les accords mondiaux seront renforcées au besoin et là où c'est possible. ».

L'ACM conclu avec Freudenberg a été amélioré en 2008. On y a intégré une clause spéciale portant sur la neutralité des employeurs face aux efforts de syndicalisation. L'ICEM et son affilié allemand IG BCE ont rencontré la direction du groupe dans le but de réviser et actualiser l'accord avec Freudenberg.

S'agissant des propositions que l'ICEM a soumises au groupe privé, il fut convenu de poursuivre les pourparlers sur la plupart des thèmes. Néanmoins, le groupe a accepté une disposition sur la neutralité patronale avec effet immédiat.

Cette nouvelle disposition s'énonce comme suit : « Le groupe Freudenberg respecte le droit de ses salariés de décider librement de l'opportunité de créer ou de s'affilier à tout syndicat légitime de leur choix. Le groupe Freudenberg observera une stricte neutralité concernant le choix de ses salariés en la matière. »

L'accord contient aussi une disposition disant que "l'ICEM et l'IG BCE conviennent de mettre tout en œuvre afin de promouvoir des approches constructives vis-à-vis des campagnes de syndicalisation locales dans l'esprit du dialogue social, et d'instaurer des relations de travail positives aux termes du présent Accord."

Afin d'instaurer une confiance réciproque et une approche constructive des relations de travail, l'ICEM a participé à l'organisation d'une réunion qui a rassemblé, le 1er octobre à Pittsburgh (Pennsylvanie), des dirigeants de Freudenberg et plusieurs affiliés nord-américains de l'ICEM, dont l'United Steelworkers (USW), l'United Electrical, Radio and Machine Workers of America (UE) et le Syndicat canadien des communications, de l'énergie et du papier (SCEP). Au terme de

discussions, il a été convenu de concevoir et mettre en œuvre un cas-type relatif à des procédures de dialogue social fondées sur la neutralité.

Outre l'accord avec Freudenberg, d'autres initiatives ont été prises dans l'industrie en vue de promouvoir le dialogue social avec les entreprises multinationales. Grâce aux efforts d'IFMetall, un affilié suédois, une réunion d'information a été organisée avec le groupe suédois Trelleborg en octobre 2007.

3.2. Réseaux

L'ICEM mène une politique de constitution de réseaux au sein des groupes multinationaux les plus importants des secteurs couverts par l'ICEM. Ces réseaux couvrent des thèmes tels que les droits humains et syndicaux, l'égalité et la santé, la sécurité et l'environnement. Ces réseaux sont en même temps des outils importants pour développer le dialogue social dans les groupes en question et pour conclure un ACM avec eux.

Pour ce genre de réseaux, les syndicats affiliés à l'ICEM du pays du siège du groupe en question assurent l'administration du réseau. Un réseau mondial d'entreprise constitue en premier lieu un outil de communication pour ceux et celles qui travaillent pour le même employeur dans toutes les régions du monde. C'est aussi un moyen de communication pour leurs organisations syndicales qui peuvent ainsi se coordonner et coopérer.

Lors de la dernière conférence mondiale des industries du caoutchouc en avril 2006, les réseaux furent inclus dans le plan d'action. Ainsi « L'ICEM va procéder à des audits des réseaux existants afin d'assurer l'efficacité de leur fonctionnement, s'agissant en particulier de leur administration et de l'échange d'informations à l'intérieur des réseaux ». La même conférence a aussi mis l'accent sur le dialogue avec les entreprises multinationales du secteur du caoutchouc.

3.2.1. Réseaux mondiaux d'entreprises

3.2.1.1. Réseau syndical mondial ICEM Bridgestone

Le comité de pilotage du réseau s'est réuni trois fois : à Johannesburg, Afrique du Sud en 2006, à Tokyo, Japon en 2007 et à Las Vegas, Etats-Unis en 2008. Des organisations affiliées à l'ICEM du Brésil, Japon, d'Afrique du Sud, d'Espagne et des Etats-Unis sont représentées au comité de pilotage. C'est Gomurengo, la confédération syndicale japonaise de l'industrie du caoutchouc, qui préside le réseau.

Le programme du réseau s'inspire des principales évolutions et problèmes de l'industrie mondiale du caoutchouc, de la situation économique de Bridgestone, des relations sociales au sein du groupe et des questions de santé/sécurité.

Le réseau a aussi traité de luttes syndicales en cours et des manifestations en faveur de négociations collectives dans différents pays.

3.2.1.2. Réseau syndical mondial ICEM Goodyear

Le réseau, coordonné par United Steelworkers (USW) s'est réuni à Akron, Ohio (Etats-Unis) en mars 2007. Une cinquantaine de responsables syndicaux de 12 pays y ont participé.

Le réseau a adopté une déclaration exigeant que les employeurs entament des discussions sur la conclusion d'un ACM. Il faudra commencer par traiter les questions portant sur la santé et la sécurité au travail ainsi que la protection de l'environnement. On a pris connaissance de rapports sur une grève de 86 jours en Amérique du Nord. Par ailleurs, on a évoqué les relations sociales tendues chez Goodyear, la direction faisant preuve de mauvaise volonté pour faire avancer les pourparlers. Les syndicalistes ont aussi examiné les problèmes qui persistent depuis longtemps dans l'usine pneumatique de Goodyear à Bangkok.

Le réseau élargi Goodyear a élu Tom Conway, vice-président de l'USW, à la présidence du réseau. D'autres responsables syndicaux du Brésil, Japon, d'Allemagne et d'Afrique du Sud ont été désignés pour participer au comité de pilotage.

Grâce aux efforts du président du réseau, la direction du groupe a accepté d'organiser une conférence mondiale commune sur la santé/sécurité. En principe, elle devrait avoir lieu en été 2009.

3.2.2. Réseaux régionaux d'entreprises

3.2.2.1. Réseau régional Freudenberg Brésil/Amérique latine

En octobre 2007, un réseau national des salariés de Freudenberg a été créé dans les secteurs de la chimie, de la métallurgie et du textile. Six organisations syndicales ont participé à cette rencontre organisée par FUB, un syndicat brésilien du caoutchouc affilié à l'ICEM.

Des représentants de toutes les six usines de Freudenberg de l'Etat de Sao Paulo, de la fédération latino-américaine des travailleurs du textile (FUTINAL), de l'IG BCE d'Allemagne et le président du comité d'entreprise européen de Freudenberg y ont participé.

Le Brésil est le principal pays de production de Freudenberg en Amérique latine. Le groupe y compte quelque 1400 salariés. Le groupe allemand compte aussi des unités de production en Argentine, au Chili et au Venezuela. Le but de cette rencontre consistait à créer un réseau des salariés du Brésil, pour ensuite élargir les activités du réseau à d'autres pays de la région.

3.2.2.2. Réseau régional Pirelli en Amérique latine

L'Amérique latine est la deuxième région de production et de ventes pour le groupe pneumatique italien Pirelli. Il compte des unités de production au Brésil, en Argentine et au Venezuela. Lors d'une réunion en octobre 2007, les syndicats du caoutchouc de la région ont décidé de s'associer dans le but de former un réseau de travailleurs.

25 représentants de travailleurs ont lancé ce réseau auquel les organisations suivantes participent : Fédération de travailleurs du caoutchouc du Brésil (FUB), syndicat du caoutchouc d'Argentine (SUTNA), syndicat du caoutchouc de Bahia (Brésil) et le syndicat du caoutchouc de Sao Paulo (Brésil).

Des représentants syndicaux italiens y ont aussi participé. Le réseau a élu Marcio Ferreira, vice-président de la FUB du Brésil, à la fonction de coordinateur du réseau. Les priorités du réseau sont les suivantes : échanges d'informations sur la santé/sécurité entre autres, sur les conventions collectives et sur les évolutions concernant le recours aux intérimaires et à la sous-traitance.

3.2.2.3. Réseau régional Goodyear Asie/Pacifique

La quatrième réunion du réseau régional Goodyear Asie/Pacifique s'est tenue à Djakarta, Indonésie en octobre 2008. Une vingtaine de délégués du Japon, d'Indonésie, de Malaisie, d'Inde et de Thaïlande y ont participé. Les précédentes réunions du réseau ont eu lieu à Manille, Philippines en 2005, à Singapour en 2002 et à Kuala Lumpur, Malaisie en 2000.

Toshiaki Hojo, président du GOMURENGO, la fédération japonaise des syndicats du caoutchouc, a été élu président du réseau. Les délégués ont évalué les activités du réseau mondial et régional. On a aussi présenté un rapport circonstancié sur la situation financière de Goodyear et les relations sociales au sein du groupe. Les participants à la réunion du 28 octobre ont présenté les situations respectives des différentes unités, chiffres actuels sur les salaires, le temps de travail et les négociations collectives à l'appui.

Par le biais d'un plan d'action, les délégués ont décidé d'intensifier leurs efforts conjoints et de les axer sur les programmes d'éducation et de formation et de procéder à des échanges réguliers et détaillés d'informations par voie électronique.

Le réseau régional a aussi adopté une déclaration appelant à d'autres actions en faveur de la réintégration de camarades thaïlandais et malaisiens, injustement licenciés par le groupe.

3.2.3. Réseaux sectoriels régionaux

3.2.3.1. FUTINAL, le réseau latino-américain des syndicats du caoutchouc :

En octobre 2006, le FUB, le syndicat brésilien des travailleurs du caoutchouc affilié à l'ICEM, a invité des délégués de plusieurs syndicats de travailleurs du caoutchouc d'Amérique latine à participer à la conférence de FUTINAL à Praia Grande/Sao Paulo. Une centaine de délégués, représentant pour la plupart des affiliés de l'ICEM d'Argentine, du Brésil, Chili, Mexique, Pérou, Uruguay et des Etats-Unis y ont participé pour discuter, entre autres, de la nécessité de créer d'autres réseaux syndicaux pour les groupes multinationaux. Les syndicats présents dans les usines de Continental AG au Brésil, Mexique, en Argentine et aux Etats-Unis ont commencé à coordonner leurs idées et activités pour la prochaine journée d'action internationale de tous les salariés du groupe Continental dans l'hémisphère occidentale. A la fin de la conférence, un plan d'action pour les activités à venir a été adopté.

Sur invitation de la FUB, quelque 84 représentants de 15 syndicats de travailleurs du caoutchouc d'Argentine, du Brésil, Chili, Mexique et des Etats-Unis se sont à nouveau rencontrés en octobre 2007 à Sao Paulo pour participer au congrès de FUTINAL.

Après la présentation des rapports nationaux, le congrès a pris connaissance des rapports d'activités des réseaux syndicaux mondiaux de Goodyear et Bridgestone, présentés par Carlos Antonneio da Silva, représentant latino-américain des travailleurs au comité de pilotage du réseau mondial Goodyear, et par Daniel Demetrio, représentant latino-américain du réseau Bridgestone. Les délégués se sont aussi félicités de la récente mise en place du réseau régional latino-américain Pirelli.

Le congrès a aussi débattu du nouveau statut de FUTINAL, devenu une plate-forme régionale des travailleurs du caoutchouc établie au Brésil et ouverte à toutes les organisations syndicales démocratiques du secteur du caoutchouc d'Amérique latine et des Caraïbes. Lors de la journée de clôture, un comité exécutif a été élu. Il est composé de dix membres. Dans le cadre d'une coopération entre l'ICEM et FUTINAL, un atelier a été organisé à Buenos Aires, Argentine. 35 représentants syndicaux brésiliens et argentins se sont réunis dans le but de définir un plan d'action portant sur le travail intérimaire et en sous-traitance dans le secteur de caoutchouc. C'est le SUTNA-CTA, le syndicat des travailleurs du caoutchouc d'Argentine, qui a accueilli et aussi participé à la réunion.

Après un exposé sur la situation générale, des tendances régionales et nationales dans le secteur du caoutchouc, présenté par Kemal Özkan, responsable de l'industrie de la chimie et du caoutchouc à l'ICEM, les participants à l'atelier ont été informés de la campagne mondiale de l'ICEM sur la sous-traitance et le travail intérimaire. A cet effet, différents exemples dans plusieurs secteurs industriels leur ont été présentés.

Il fut aussi convenu de travailler sur un projet spécial portant sur l'externalisation dans l'industrie du caoutchouc latino-américaine.

3.2.3.2. Réseau régional des syndicats de travailleurs du caoutchouc Asie/Pacifique

25 représentants syndicaux du secteur du caoutchouc du Japon, d'Indonésie, d'Inde, Malaisie, Thaïlande et du Vietnam se sont réunis à Djakarta, Indonésie, en octobre 2008 pour constituer un réseau régional Asie/Pacifique de l'ICEM des syndicats des travailleurs du caoutchouc.

La réunion s'est concentrée sur les réseaux mondiaux et régionaux d'entreprises mis en place par l'ICEM. On y a aussi évoqué les accords-cadres mondiaux. On a longuement parlé du recours aux ACM en tant qu'outil de syndicalisation. D'autre part, on a estimé que les réseaux d'entreprises étaient des instruments indispensables pour l'organisation de la solidarité et les échanges d'informations. Avant la réunion, des questionnaires ont été distribués aux participants. Ainsi, les rapports nationaux qui y ont été présentés s'appuyaient sur la même trame, ce qui a facilité les débats sur les situations auxquelles étaient confrontées les organisations syndicales dans leur pays respectif.

On a mis en exergue le thème de la création de réseaux et leur importance pour se communiquer les expériences dans des domaines tels que les négociations collectives, la santé/sécurité, l'emploi et les conditions de travail. Toshiaki Hojo, président de GOMU-RENGO, la fédération des syndicats des travailleurs du caoutchouc du Japon, a été élu président de ce nouveau réseau.

Les participants ont aussi adopté un plan d'action pour la période à venir. Il s'agit, entre autres, de diffuser régulièrement des informations et de suivre les évolutions au sein de nouveaux groupes multinationaux en plein essor tels que Hankook et Kumho, ainsi qu'Apollo (Inde). La sous-traitance et le travail intérimaire fut aussi un thème saillant. En effet, le recours à ces formes de travail dans le secteur du caoutchouc prend de plus en plus d'ampleur en Asie. Les délégués ont décidé de poursuivre leurs activités sur ce phénomène qui touche les syndicats du monde entier.

3.2.3.3. Réseau régional d'Europe centrale des syndicats des travailleurs du caoutchouc

Au cours des dix dernières années, les entreprises multinationales prenaient l'Europe centrale comme une région paradisiaque pour les investissements. Elles y ont établi des usines et transféré leur production à une cadence soutenue. Récemment, le groupe nord-américain Goodyear a investi 100 millions USD dans son usine de Debica en Pologne, tandis que Bridgestone (Japon) s'est lancé dans la construction d'une deuxième unité de production en Pologne.

En Hongrie, Hankook (Corée du Sud) s'est doté d'une unité de production et la nouvelle usine de Bridgestone commencera à produire prochainement. Apollo Tire (Inde) possède aussi une usine en Hongrie. En Roumanie aussi, Pirelli a ouvert une unité de production à Slatina. Le groupe italien s'y est associé à Continental AG pour la production de câbles en acier.

Toutefois, cette croissance en Europe centrale n'est pas sans conséquences pour les conditions d'emploi et la représentativité syndicale. Les salaires, les conditions de travail, les règles en matière de santé/sécurité laissent à désirer par rapport aux normes généralement appliquées en Europe occidentale. Dans certaines nouvelles usines, les droits syndicaux ne sont pas reconnus ou alors les employeurs donnent priorité aux syndicats-maison ou d'entreprise.

Ceci a incité l'ICEM à créer un réseau régional des syndicats des travailleurs du caoutchouc pour revigorer les organisations syndicales et leur donner la possibilité de faire face et de s'attaquer à ces problèmes. Des responsables syndicaux de Hongrie, Slovaquie, Roumanie et de Slovénie se sont réunis à Budapest les 8 et 9 avril 2009 pour discuter ensemble de ces défis et des effets de la crise économique. Des représentants syndicaux français et espagnols ainsi que de l'EMCEF, l'organisation sœur européenne de l'ICEM, ont aussi participé à cette réunion organisée par le VDSz, un affilié hongrois.

4. Principaux conflits et actions de solidarité depuis la dernière conférence mondiale

Depuis la dernière conférence mondiale pour les industries du caoutchouc, qui s'est déroulée à Istanbul, Turquie en avril 2006, le secteur a connu plusieurs conflits et l'Internationale a lancé plusieurs actions de solidarité.

Voici une liste des principaux conflits et actions :

4.1. Royaume-Uni – Pologne : coupes sombres dans deux usines de Goodyear (Avril 2006)

La veille même de l'ouverture de la conférence des industries du caoutchouc de l'ICEM à Istanbul, le fabricant américain de pneus Goodyear Tire & Rubber annonçait la fermeture de deux

usines en Europe. Goodyear Dunlop arrêtera la production dans son usine de Washington, dans le comté de Tyne and Wear, et supprimera 585 emplois. 39 autres postes pourraient disparaître dans une autre usine du groupe, à Wolverhampton, qui approvisionne celle de Washington. Goodyear arrêtera aussi la production de pneus de vélo à son usine de Debica, en Pologne, causant ainsi la perte de 320 emplois. Avec les économies qu'il projette de faire dans d'autres unités fonctionnelles, Goodyear prévoit la suppression de 1.500 emplois.

Les délégués participant à la conférence mondiale des industries du caoutchouc de l'ICEM sont préoccupés par ces projets. Ils soutiennent inconditionnellement les syndicats du Royaume-Uni et de Pologne dans leur lutte pour l'emploi de leurs adhérents.

4.2. Thaïlande : Triomphe des travailleurs intérimaires chez Goodyear (avril – mai 2006)

Les travailleurs intérimaires de Goodyear en Thaïlande ont remporté une victoire obtenant un traitement juste et équitable. En effet, l'IRC, le tribunal du travail régional, a ordonné la réintégration de 18 salariés contractuels, dont certains travaillaient déjà depuis dix chez Goodyear sur la base d'un contrat renouvelable chaque année. Ils avaient été licenciés parce qu'ils ont essayé de faire valoir leurs droits en matière de négociations collectives. Ces intérimaires étaient membres du syndicat des travailleurs des pneumatiques, membre du PCFT, la fédération thaïlandaise des syndicats de la chimie, affiliée à l'ICEM.

Ces travailleurs, employés dans les entrepôts de caoutchouc de l'usine de pneumatiques de Goodyear ouverte il y a plus de 40 ans à Bangkok, vont maintenant à nouveau insister pour obtenir leurs droits légitimes en matière de négociations collectives. Une audience portant sur ce litige a été organisée dans le cadre d'un recours séparé le 26 avril. Le tribunal a toutefois reporté son arrêt, car le nouveau juge qui s'est vu confier l'affaire a demandé un délai supplémentaire pour se familiariser avec le dossier.

Malgré l'arrêt favorable aux salariés, Goodyear a refusé de réintégrer les 18 intérimaires licenciés. 16 des 18 salariés se sont présentés à leur travail le 3 mai, mais la direction leur a interdit l'accès à l'usine.

Plus tard, les salariés ont reçu une lettre leur indiquant que la direction n'était pas d'accord avec l'ordonnance de l'IRC, le tribunal régional du travail, et qu'elle avait l'intention d'engager un recours devant l'instance supérieure pour faire annuler cette décision. Selon cette lettre, « l'ordonnance de l'IRC n'a pas de caractère définitif et tant que tous les moyens juridiques n'auront pas été épuisés, l'entreprise ne réintègrera pas les salariés concernés ».

L'ICEM continue d'insister auprès de Goodyear pour obtenir un emploi permanent pour ces salariés thaïlandais.

4.3. Etats-Unis : conflit chez Continental (été 2006)

Continental AG, le producteur allemand de pneumatiques, n'y est pas allé par quatre chemins : il a arrêté brutalement le processus de négociation en annonçant la fermeture d'une usine syndiquée aux Etats-Unis. Malgré une offre présentée par United Steel Workers (USW), proposant une réduction des coûts du travail de 16 millions USD en vue d'assurer le maintien d'une usine de

pneus pour véhicules de tourisme et de camionnettes à Charlotte, Caroline du Nord, le groupe avait rétorqué que ces réductions n'étaient pas suffisantes.

Les employeurs ont quitté la table de négociation et ont publié un communiqué officiel soulignant que les négociations étaient dans une impasse. Le 1^{er} mai, une journée après l'échéance de la convention collective applicable à 800 salariés, Continental a mis en œuvre ses coupes sombres d'un montant de 32 millions USD en annonçant que le groupe arrêtera complètement sa production de pneumatiques à Charlotte fin septembre.

Le 5 mai, l'USW a riposté et a engagé le combat en faveur du maintien des emplois et de plus de justice à Charlotte en interpellant la société mère à Hanovre, Allemagne. Des militants de l'IG BCE se sont associés à lui pour préparer et mener une action de protestation et organiser une conférence de presse dénonçant ces agissements brutaux et précipités du groupe.

Par la suite, Continental a annoncé qu'il cessera aussi de produire des pneus pour véhicules de tourisme et pour camionnettes dans son usine du Kentucky. La fermeture, effective le 1^{er} janvier 2005, a entraîné la perte de l'emploi de 730 membres d'USW. Continental a aussi ajouté qu'il n'était pas obligé de négocier des indemnités de licenciement ou d'autres compensations pour les travailleurs licenciés, car il gardait une centaine d'emplois sur le site de moulage et les entrepôts de Mayfield.

Dans les années 80, Continental a racheté l'usine de Mayfield à General Tire Corp. Autrefois, 2400 personnes travaillaient dans cette usine de pneumatiques.

Durant l'été, Continental a aussi supprimé 800 emplois dans l'usine syndiquée de Charlotte en Caroline du Nord. Le groupe a exigé que l'USW accepte des économies de 32 millions USD sur le site, notamment une réduction générale des salaires et primes de 35 % pour tous les salariés. Lors de plusieurs rencontres, l'USW a fait savoir à Continental qu'il n'approuvait pas ces propositions. Continental a dû comparaître devant le tribunal fédéral du travail des États-Unis pour violation de la législation nationale du travail, le groupe ayant refusé d'entamer des négociations sur une nouvelle convention pour les 800 salariés à Charlotte. L'USW a essayé de conclure un nouvel accord et de maintenir l'unité de Charlotte en activité en proposant aux employeurs un programme de réduction de coûts de l'ordre de 16 millions USD. Le groupe a refusé d'examiner cette proposition et a attendu précisément la date du 1^{er} mai pour annoncer l'arrêt définitif de la production de l'usine.

Au début du mois d'août, l'USW a officiellement interpellé le Département d'Etat pour lui demander d'ouvrir une enquête sur des prétendues violations des règles de travail au titre des lignes directrices de l'OCDE. « Le comportement de cette entreprise allemande et sa conviction manifeste qu'elle peut violer la législation des États-Unis et les lignes directrices de l'OCDE en toute impunité sont choquants » écrit Leo Gerard, le président de l'USW, dans une lettre adressée au point de contact national (PCN) de l'OCDE aux États-Unis. « Tout le poids du gouvernement fédéral, y compris l'intervention du PCN, devraient faire bouger les choses » ajouta-t-il.

4.4. Mexique : Solidarité internationale dans le conflit chez Continental (octobre 2006)

Sur invitation du syndicat indépendant SNTGTM, sept organisations syndicales représentant des travailleurs du caoutchouc chez Continental AG dans six pays se sont réunis les 18 et 19 octobre à San Luis Potosi, Mexique, pour discuter des pratiques sociales du groupe.

A la fin des travaux, on a adopté une déclaration sur les activités futures, notamment une journée d'action sur tous les sites de Continental AG le 13 décembre 2006. La déclaration contient aussi un appel à l'IG BCE d'Allemagne, qui est le plus grand syndicat de travailleurs chez Conti, pour lui demander d'organiser une rencontre de tous les syndicats présents au sein du groupe Continental dans le but de jeter les bases d'un réseau syndical mondial Continental.

Des délégués syndicaux d'Argentine, du Brésil, d'Equateur, d'Allemagne, du Mexique et des Etats-Unis ont participé à cette rencontre à San Luis Potosi. Le syndicat hôte a décrit les méthodes utilisées par le groupe pour licencier des responsables syndicaux. Le SNTGTM a saisi la justice pour obtenir la réintégration des militants licenciés. Il a obtenu gain de cause. Pourtant, chaque année il continue à se heurter à des difficultés pour négocier avec le groupe.

4.5. Thaïlande : l'affaire des travailleurs intérimaires thaïlandais de Goodyear (novembre 2006)

Le tribunal national du travail de Thaïlande a statué que la résiliation d'un contrat d'un travailleur intérimaire à Chalom Kongnok était illégale. Il a ainsi ordonné au groupe de le réintégrer et de lui verser les arriérés salariaux, ainsi que les autres primes conventionnelles des dix dernières années que le groupe lui devait.

Ce recours fait partie des 16 autres recours engagés par la PCFT, la fédération thaïlandaise des travailleurs de la chimie et du pétrole, affiliée à l'ICEM. Elle a engagé ces recours au nom des travailleurs contractuels de l'entrepôt et du centre de stockage de caoutchouc de l'usine de pneumatiques de Goodyear à Bangkok. Ces travailleurs ont été licenciés en octobre 2005 parce qu'ils avaient tenté de faire valoir leurs droits légitimes en matière de négociations collectives.

L'ICEM a continué à appuyer le PCFT et son syndicat à l'échelon de l'usine dans leur demande justifiée d'obtention de tous les droits et d'un statut de salariés permanents pour ces intérimaires chez Goodyear Thailand Ltd.

17 intérimaires de Bangkok ont eu gain de cause le 30 novembre devant le tribunal national du travail dans une affaire en délibération pendant presque trois ans. En effet, le tribunal a ordonné à Goodyear Thailand Ltd. de verser aux 17 salariés les arriérés de salaires d'une année. Ils avaient été licenciés par le groupe américain parce qu'ils avaient tenté de faire valoir leurs droits légitimes en matière de négociations collectives.

Malgré le fait que plusieurs des 17 salariés travaillant à l'usine de pneumatiques de Goodyear depuis 1996, le tribunal a estimé que les arriérés de salaires devaient uniquement être versés pour la période commençant en août 2004, date d'entrée en vigueur de la dernière convention collective et se terminant à la date de leur licenciement. La PCFT, le syndicat représentant ces salariés, étudie les possibilités de recours, tandis que Goodyear, s'est déjà pourvu en appel.

4.6. Etats-Unis : Grève chez Goodyear et convention collective (décembre 2006)

La grève de 86 jours menée par des membres d'USW dans une douzaine d'usines du groupe Goodyear aux Etats-Unis a été terminée le 29 décembre, après que les salariés eurent voté à une forte majorité en faveur d'un nouvel accord avec le plus grand producteur de pneumatiques nord-américain. USW a fait savoir hier que 10.000 des 14.000 militants grévistes ont participé au scrutin. Une majorité des membres de tous les 12 syndicats locaux s'est prononcée en faveur de cette nouvelle convention d'une durée de trois ans.

Quelque 500 membres canadiens de l'USW travaillant dans quatre usines d'accessoires en caoutchouc dans la province de l'Ontario ont voté sur une proposition de convention séparée. Les travailleurs des Etats-Unis et du Canada étaient en grève depuis le 5 octobre 2006.

La grève aux Etats-Unis était axée sur la couverture des soins de santé et la sécurité de l'emploi. Goodyear s'est engagé face à l'USW à investir 550 millions USD dans ses 12 unités au cours des cinq années à venir.

Au cours de la grève, Goodyear avait annoncé qu'il allait fermer en 2007 une usine de pneumatiques à Tyler, Texas, supprimant ainsi un millier d'emplois. Lors des pourparlers de décembre, l'USW et Goodyear étaient convenus que la fermeture ne sera pas effective avant 2008. Le syndicat a aussi pu obtenir pour les salariés texans concernés des avancées sur le plan des transferts de retraite, des paiements d'indemnités de licenciement plus élevés et la couverture médicale pendant deux ans après fermeture de l'usine pneumatique produisant des marques de distributeurs. Goodyear a aussi concédé que la future production de ce type de pneus sera confiée à une usine qui avait été en grève.

Au cours de cette grève de 12 semaines, les employeurs ont tenté de contourner le syndicat en s'adressant directement aux militants de l'USW pour leur demander d'abandonner leur action et de retourner au travail. Sur les 15.000 salariés concernés, rares furent ceux qui ont donné suite à cet appel. Ceci a aussi contraint Goodyear à revenir sur ses exigences initiales.

4.7. Australie : Conflit Bridgestone (juin 2007)

Après une difficile année de négociations, appuyée par des grèves au printemps auxquelles le groupe a répondu par un lock-out de trois jours, 500 salariés de l'usine de pneumatiques de Bridgestone à Salisbury près d'Adelaide en Australie du Sud ont accepté les propositions de la direction.

Les salariés de trois syndicats ont accepté à une très courte majorité (240 voix pour et 225 contre) une nouvelle convention d'une durée de trois ans.

Les 450 salariés de production étaient défendus par le LHMU, un affilié de l'ICEM, tandis que la plupart du personnel de maintenance était représenté par l'AMWU, un autre affilié de l'ICEM. Pour leur part, les électriciens étaient représentés par le CEPU.

Bridgestone a pleinement exploité la nouvelle législation australienne de 2005 pour imposer ses propositions. Depuis le mois de mars, les salariés procédaient à des arrêts de travail de quatre heures et refusaient les heures supplémentaires. Les employeurs ont riposté en recourant à des

intérimaires pour remplacer le personnel de maintenance et les électriciens. C'est la législation de 2005 qui lui a permis d'imposer un lock-out de trois jours non rémunéré.

4.8. Afrique du Sud : Grève dans l'industrie des pneumatiques (août 2007)

Une grève d'une durée d'un mois dans le secteur des pneumatiques d'Afrique du Sud a été terminée. 6000 militants du NUMSA, une organisation affiliée à l'ICEM, y ont participé. Les six principales usines de pneumatiques ont été touchées par cette grève, à savoir Goodyear et Continental à Port Elizabeth, Dunlop à Durban et Ladysmith et Bridgestone à Port Elizabeth et Brits dans le Nord-Ouest.

La grève a été terminée par la conclusion d'un accord historique signé entre NUMSA et l'Association des employeurs de l'industrie pneumatique.

Ce nouvel accord contient des avancées importantes pour les membres du syndicat. Il garantit en effet des augmentations de salaires de 8 % pour la première année et 7,5 % pour la deuxième et la troisième année. Par ailleurs, il prévoit aussi des promotions en fonction des qualifications, cinq mois de congé de maternité et un congé annuel de 15 jours, ainsi qu'une contribution patronale de 10,5 % au fonds de pension. Les employeurs ont aussi accédé à une autre revendication importante de NUMSA : ils ne vont plus recourir à des agences de placement.

De surcroît, Goodyear à Port Elizabeth s'est engagé à intégrer une centaine d'intérimaires dans son effectif permanent sur les 250 recrutés par les biais d'agences de placement. Un processus d'absorption des 150 intérimaires restants sera aussi lancé.

4.9. Slovénie : Signature d'une convention chez Goodyear (septembre 2007)

Le KNG, le syndicat de la chimie et du caoutchouc de Slovénie affilié à l'ICEM, et la direction de Sava du groupe Goodyear ont conclu un accord salarial dans l'usine de pneumatiques de Kranj. Ce nouvel accord n'est toutefois pas encore garanti. Ainsi, il a fallu y introduire une disposition d'application plus concrète pour contraindre la direction à respecter l'accord.

Outre une augmentation salariale de 90 EUR par mois, les 900 salariés ont aussi accepté un plan de réduction des congés de maladie en échange d'un régime de primes conséquentes. La direction n'a pas daigné mettre en œuvre ces engagements ; elle a aussi négligé d'autres aspects du nouvel accord. Les délégués des salariés des usines concernées de Goodyear en Europe centrale et orientale, ainsi que Andrej Zorko (KNG) exercent des pressions sur les employeurs pour les obliger à appliquer cet accord.

4.10. Europe : Plan de restructuration chez Michelin (octobre 2007)

Michelin a annoncé un vaste plan de restructuration mondial sur quatre ans intitulé Horizon 2010. Ce plan permettrait de réduire les coûts de plus de 2 milliards USD d'ici 2010, avec une augmentation de la marge d'exploitation de plus de 10 % et un gain de croissance annuelle de 3,5 %.

Ce projet coûterait aussi 12.000 emplois, dont presque deux tiers en France, Espagne et Italie. Pour beaucoup de salariés européens de Michelin l'horizon est sombre, pour ne pas dire invisible.

En France, le syndicat CFDT a fait part de sa profonde inquiétude face à l'intention du groupe de fermer son usine de pneus tourisme et camionnettes à Toul, à savoir Pneumatiques Kleber. Cette usine se trouve en Meurthe-et-Moselle, près de Metz. Michelin prévoit de fermer cette usine vieille de 47 ans en 2009, supprimant ainsi 800 emplois.

La semaine dernière en Espagne, le syndicat CC.OO. a organisé un vote auprès des 5000 salariés des trois usines de pneumatiques sur les propositions du groupe liées à Horizon 2010. Ce plan a été accepté par une courte majorité, mais la moitié des effectifs seront touchés par des mesures de restructuration. Malgré l'entrée en vigueur du nouveau système de postes, les syndicats espagnols ont maintenu la semaine à 35 heures et le nombre annuel de jours de travail à 198.

Michelin produit des pneus tourisme et tracteurs à Valladolid, des pneus tourisme et génie civil à Vitoria et des pneus poids lourds et autobus à Aranda del Duero. Ces trois établissements se trouvent en Espagne du nord. Les salariés de la quatrième unité à Lasarte, près de Bilbao, sur le golfe de Gascogne, ont obtenu l'assurance que Michelin va investir 73 milliards USD pour produire des pneus haut de gamme destinés aux motos de sport.

En Italie, les syndicats FILCEM-CGIL, FEMCA-CISL et UILCEM-UIL ont lancé des mouvements de protestation en juin pour obtenir le maintien de 5.500 emplois dans quatre usines à proximité de Turin, trois centres de logistique et une unité commerciale à Milan. Les syndicats exigent que Michelin investisse dans le pays. Ils se sont adressés au ministre italien du développement économique pour lui demander d'intervenir en vue de faciliter ces investissements.

Ces ambitieuses mesures de restructurations de Michelin prévoient aussi des réductions de stocks à un niveau inférieur de 16 % aux ventes nettes, dégageant de cette manière des liquidités, ainsi que des dépenses de 650 millions USD par an pour des projets de recapitalisation. Presque toutes ces mesures seront prises en Europe orientale, Asie et Amérique latine.

Hors de l'Europe, les travailleurs d'autres pays ont aussi durement ressenti les suppressions d'effectifs et les fermetures d'usines. Début 2007, le groupe français a fermé une usine de pneus à Port Harcourt au Nigeria. La fédération des cadres du Nigeria et la confédération syndicale TUC sont allés jusqu'à se demander « pourquoi Michelin voulait tout simplement quitter le pays en plongeant ainsi dans la misère et la pauvreté ses anciens salariés qui n'ont pas pu se préparer à une retraite prématurée ». L'usine que Michelin exploitait depuis trente ans employait 1200 salariés.

En Amérique du Nord, Michelin a fermé en 2006 une usine syndiquée à Kitchener, au Canada, supprimant ainsi 1100 emplois dans la province de l'Ontario. L'USW a protesté à plusieurs reprises contre la fermeture de cette usine. Le syndicat a notamment organisé une grande manifestation lors de la vente aux enchères des machines de l'usine.

Durant ce même mois, au Royaume-Uni, Michelin a annoncé qu'il allait supprimer le régime de retraite pour 4000 salariés travaillant dans trois usines pneumatiques et un centre de logistique. Le

groupe a expliqué qu'à partir du 1^{er} janvier 2009, un nouveau régime avec contribution des salariés allait être mis en place. Depuis trois ans déjà, Michelin n'accorde plus ce régime aux salariés nouvellement embauchés sur ses sites au Royaume-Uni.

4.11. France : Plan de réorganisation du temps de travail chez Goodyear (novembre 2007)

Les salariés des deux usines de pneumatiques de Goodyear à Amiens ont rejeté un plan de restructuration de la direction qui aurait entraîné un prolongement du temps de travail. Dans le cadre d'un vote organisé dans les deux usines qui comptent 2700 salariés, 65 % des salariés ont dit « non » au projet du groupe américain qui voulait diminuer le nombre de postes hebdomadaires de cinq à quatre et réduire la prime pour le travail en fin de semaine de 10 %.

Toutes les organisations syndicales françaises présentes sur ces sites, y compris la CFDT affiliée à l'ICEM, ont recommandé aux salariés de rejeter ces plans. Après la publication des résultats du vote, il ont exigé un retour rapide à la table de négociation pour renégocier ce plan de restructuration.

Le plan de Goodyear prévoit la suppression de 450 emplois sur une période de trois ans, sous forme de départs naturels non remplacés. Le groupe tente de réorganiser ses opérations dans le nord de la France en vue de mettre en œuvre un plan de modernisation lui permettant de produire des pneumatiques de haute performance. Cette réorganisation aurait toutefois entraîné un allongement du temps de travail, avec la rotation des équipes sur huit jours. Le travail en fin de semaine serait passé de 28 à 35 heures si les salariés avaient accepté ce plan.

4.12. Hongrie : Retrait de l'agrément aux syndicats chez Hankook (décembre 2007)

En 2006, lors de la construction de son usine de production de pneumatiques tourisme et camionnettes à Dunaujváros, au sud de Budapest, le groupe sud-coréen Hankook a bénéficié de la part du gouvernement hongrois des aides publiques importantes destinées au développement et à la formation. Une année plus tard et plusieurs mois après le lancement de la production, le groupe « a exprimé ses remerciements » en violant régulièrement la législation du travail et en pratiquant une politique de discrimination manifeste à l'égard des syndicalistes.

Entre temps, le septième producteur mondial de pneumatiques s'est vu infliger des amendes pour violation de la législation du travail et le gouvernement a suspendu le versement d'une grande partie des subventions. Ceci ne l'a pas empêché de licencier un responsable syndical du VDZs et de refuser toute forme de dialogue avec ce syndicat qui représente les travailleurs de la chimie et de l'énergie, affilié à l'ICEM.

Depuis le lancement de la production en début d'année, ce groupe se soustrait à la législation européenne et viole les conventions de l'OIT sur son site produisant 28.500 unités par jour avec 800 salariés. Hankook Tire Magyarország Kft a été condamné pour non paiement des heures supplémentaires, conditions de travail insalubres, imposition forcée de la semaine de six jours suivis de deux jours de repos, obligation de travailler les jours fériés, interrogation des salariés sur leurs intentions légitimes de se syndiquer et licenciement illégal de travailleurs.

Outre les aides hongroises qui ont permis au groupe de lancer la production, Hankook a aussi bénéficié de subsides d'un montant de 100 millions EUR de la Commission européenne. Le groupe a réagi en s'acquittant d'une amende qui lui a été infligée pour avoir employé illégalement 32 travailleurs coréens et pour non respect du délai de déclaration de ses salariés à la sécurité sociale.

Lors de son 4^{ème} congrès mondial à Bangkok du 22 au 24 novembre 2007, l'ICEM a adopté à l'unanimité une déclaration de solidarité en réponse à ces violations persistantes des droits des travailleurs perpétrées par Hankook Tires Hungary Ltd.

4.13 Liberia : Reconnaissance du syndicat légitime chez Firestone (décembre 2007)

L'ICEM s'est félicitée de la décision de la Cour Suprême du Liberia qui a confirmé la reconnaissance du FAWUL, le syndicat des travailleurs de l'agriculture chez Firestone, en tant que représentant légitime pouvant négocier pour les salariés de la plantation de caoutchouc de Firestone à Harbel.

L'ICEM s'est associée à une déclaration du syndicat nord-américain USW sur cette décision de la Cour Suprême. En effet, cette organisation syndicale avait apporté son aide aux travailleurs de cette plantation de caoutchouc qui souhaitaient mettre en place une organisation syndicale démocratique et représentative. En commun avec l'USW, l'ICEM a interpellé la direction de Bridgestone/Firestone pour lui demander d'entamer de vraies négociations collectives avec le FAWUL.

Plus tôt dans l'année, une majorité considérable de quelque 5000 travailleurs de plantation a voté en faveur du FAWUL, organisation affiliée à l'ICEM. Le ministère du travail du Liberia a supervisé ce scrutin et un comité électoral spécial a contrôlé le bon déroulement du vote.

Comme la certification du FAWUL traînait, l'ICEM a envoyé à Ellen Johnson Sirleaf, présidente du Libéria, le message suivant : « Au nom des syndicats libres du monde entier, nous vous enjoignons de faire valoir votre influence au sein de votre gouvernement pour faire reconnaître la légitimité de la Firestone Workers Union (FAWUL). Nous vous rappelons que vous avez reconnu les responsables élus du FAWUL. Plus rien ne s'oppose à ce que la direction locale de la plantation Firestone engage de réelles négociations collectives avec cette organisation syndicale. »

4.14. Règlement du conflit avec Continental sur le fonds pour la couverture maladie des retraités (avril 2008)

Suite à une plainte déposée par l'USW, un affilié nord-américain de l'ICEM, portant sur l'alimentation d'un fonds d'assurance maladie pour les retraités, Continental a accepté un règlement à l'amiable. Le 15 avril, l'USW a annoncé que le groupe s'engageait à verser 158 millions USD dans le fonds, ce qui permet à 2300 retraités d'être couverts et à une centaine de salariés encore en activité de bénéficier d'une couverture maladie une fois à la retraite.

Après la fermeture de trois sites aux Etats-Unis en 2006, Continental s'était fixé un plafond de 3000 USD qu'il paierait par salarié pour leur assurance maladie. Ceci aurait signifié que certains

retraités auraient dû payer eux-mêmes jusqu'à 1000 USD par mois pour garder le bénéfice de l'assurance.

L'USW a porté plainte contre le groupe en avril 2007, estimant que cette modification unilatérale du contrat de la police d'assurance maladie pour les retraités du groupe constituait une violation de la législation américaine. Fin juin 2007, un juge fédéral a statué dans le cadre d'une procédure en référé que le groupe avait indûment réduit les niveaux de couverture prévus par la convention collective pour les anciens salariés du groupe et leurs épouses. Selon l'arrêt du juge, le groupe n'a pas été en mesure d'imposer ses conditions lors des négociations collectives avec l'USW ; aussi l'application unilatérale de ses conditions est illégale.

Continental s'est pourvu en appel, mais la solution à l'amiable de versement de 158 millions USD signifie l'arrêt des procédures en justice.

Après l'entrée en vigueur de cet arrangement récemment négocié, le groupe effectuera des versements à la Caisse de retraite volontaire pour salariés destinée plus particulièrement à la couverture maladie des anciens salariés de Continental. Le groupe versera immédiatement 40 millions USD, 3 millions à titre d'indemnités à ceux qui ont participé au recours collectif pour la période de 2007 durant laquelle le groupe avait plafonné ses contributions à 3000 USD par salarié. Suivra ensuite un versement de 21 millions USD, étalé en sept tranches sur plusieurs années, ainsi que quelque 94 millions USD sur 20 ans, pour faire face aux engagements futurs de la caisse pour assurer la couverture médicale.

4.15. Turquie : Grève dans l'industrie pneumatique et convention collective (juin 2008)

Après une grève de 14 jours organisée dans trois entreprises pneumatiques multinationales, les 4.000 salariés membres de Lastik-Is, un affilié turc de l'ICEM, sont retournés au travail.

Le mot d'ordre de grève a été levé au moment où une convention de deux ans a été conclue entre le syndicat et les trois groupes qui ont participé ensemble aux pourparlers. Il s'agit de Goodyear Tire & Rubber Co., Bridgestone Brisa Sabanci et Pirelli.

Les deux interlocuteurs se sont accordés sur une augmentation salariale de 14 % pour l'année 2008 et une augmentation correspondant au taux d'inflation en 2009. En 2007, le taux d'inflation en Turquie était de 8,39 % et l'on estime qu'en 2009 il sera plus élevé. Lastik-Is avait revendiqué 12 % d'augmentation pour les premiers six mois de 2008, suivie d'augmentations équivalant au taux d'inflation aux cours des deux semestres de 2009.

S'agissant des prestations sociales, celles-ci seront indexées sur le taux d'inflation durant la période de validité de la convention. Pour l'ICEM, cette convention 2008/2009 est une avancée importante, d'autant qu'à la fin des années 90 et au début des années 2000 les salaires et prestations sociales étaient gelés en raison d'une interdiction des grèves imposée par le gouvernement turc.

4.16. Espagne : Affaire de l'amiante chez Michelin (juin 2008)

Les sept syndicats représentant plus de 3000 salariés dans une usine de Michelin dans la province d'Alava au nord de l'Espagne ont constitué un front unitaire pour défendre un camarade souffrant d'un mésothéliome. La semaine dernière, les syndicats ont transmis une pétition au groupe et à l'institut régional de santé au travail pour exiger des contrôles de détection d'amiante dans cette usine âgée de 42 ans.

Cette usine de Michelin est implantée dans la ville de Vitoria et produit 36.000 unités pour véhicules légers et lourds. Au début du mois de juin, les autorités régionales chargées de la santé et de la sécurité ont repris leur enquête après avoir été informées qu'un salarié employé dans cette usine pendant 30 souffrait d'une forme de cancer dû à une exposition à l'amiante.

Les délégués des salariés des CC.OO., un affilié de l'ICEM, ont reçu le soutien de cinq autres organisations syndicales pour demander des précisions sur les causes de cette maladie. Michelin nie utiliser ou avoir utilisé de l'amiante quelle qu'en soit sa forme dans son établissement. Toutefois, dans les années passées, l'entreprise avait importé du matériel d'isolation pour les tuyauteries de chauffage.

Par l'entremise de leurs délégués, les salariés de Vitoria ont adressé un message de solidarité à leur camarade malade. Ils se sont aussi engagés en faveur d'examens volontaires pour les autres salariés. En même temps, ils participeront aux études sous toutes les formes envisageables.

4.17. France : plan de restructuration adopté chez Goodyear (juin 2008)

A la suite d'une consultation par vote des salariés des deux usines de Goodyear-Dunlop à Amiens, France, ce plan aurait apparemment été accepté. Toutefois, la situation reste confuse, parce que la CGT, le syndicat majoritaire, a boycotté cette consultation électorale.

Dans ce scrutin supervisé par l'agence régionale pour l'emploi, 72,8 % des salariés ont accepté le plan social de l'entreprise, réduisant entre autres le nombre de postes de cinq à quatre et préconisant d'autres économies concernant notamment le travail en fin de semaine. Un peu plus que 54 % des 2700 salariés de l'usine Dunlop et de celle de Goodyear ont voté pour cette restructuration qui préconise aussi l'intégration des deux sites.

La restructuration du temps de travail, sensée entrer en vigueur le 1^{er} janvier 2009 et telle que approuvée par le scrutin, permettra aussi de sauvegarder 402 emplois. Goodyear s'engage aussi à réaliser des investissements de modernisation de 52 millions EUR au cours des trois prochaines années en vue d'y produire des pneumatiques haute performance.

La CFDT, une organisation affiliée à l'ICEM, a appuyé le plan social renégocié, tandis que la CGT a appelé ses militants à boycotter le scrutin. Un premier plan, soumis au vote en novembre 2007, fut rejeté par 65 % des votants.

4.18. Grève chez Kiyon Tires (juillet 2008)

Les salariés de l'usine de pneumatiques de Kiyon Tire à Chahardangeh, Iran, ont poursuivi leur mouvement de grève pour exiger le paiement des arriérés salariaux. Quelque 600 ouvriers ont

entamé une grève le 16 juillet. Le mouvement s'est accentué la semaine dernière, lorsque des grévistes ont mis le feu à des parties de l'usine.

Brandissant des slogans anti-gouvernementaux le 22 juillet devant un bâtiment de la direction à Chahardangeh, une banlieue à l'ouest de Téhéran, les grévistes ont menacé de transférer le mouvement devant le parlement iranien.

Le 12 avril, un millier de salariés de la plus grande usine de pneumatiques d'Iran se sont mis en grève pour protester contre le non versement de leurs salaires depuis cinq mois. Les forces de sécurité sont violemment intervenues en fonçant avec des bulldozers sur les manifestants. Les 1000 salariés furent tous arrêtés et frappés avec des matraques électriques. Certains ont été maintenus en garde à vue durant 36 heures voire plus longtemps pour les animateurs du mouvement. En fin de compte, ils furent tous libérés, toutefois à condition que les responsables signent une déclaration dans laquelle ils s'engagent à ne plus manifester.

Ces récents mouvements de protestation visent une poignée de cadres qui sous-payent, voire refusent de payer les salariés. Kiyān, autrefois appelé Alborz Tire Mfg. Co., a été fondé en 1958 sous forme d'association avec le groupe américain Goodrich. En 1979, cette usine a été nationalisée, avant d'être revendue en 1994 à des investisseurs privés iraniens.

4.19. Liberia Première convention collective historique chez Firestone (août 2008)

Après plusieurs mois d'intenses négociations entre le FAWUL, une organisation syndicale agricole affiliée à l'ICEM, et la direction de la plantation de caoutchouc de Firestone au Liberia, ce pays d'Afrique occidentale, les deux interlocuteurs ont conclu, le 27 juillet, un accord historique de trois ans.

Cet accord, le premier entre les deux parties couvrant quelque 4500 salariés, fut signé le 6 août. Deux jours plus tard, les responsables du FAWUL et de la nouvelle confédération syndicale du Libéria ont rencontré la présidente Ellen Johnson Sirleaf pour l'informer du contenu de l'accord.

Cet accord arrive sept mois après l'arrêt de la Cour Suprême du pays reconnaissant le FAWUL comme représentant légitime des travailleurs de Firestone. En juillet 2007, le FAWUL est sorti vainqueur d'un scrutin placé sous observation internationale. L'organisation a ainsi pu écarter un syndicat jaune, présent sur le terrain depuis longtemps. Cette élection a été organisée après la réalisation d'un vaste projet de syndicalisation des travailleurs de la plantation coordonné par l'USW et qui a permis d'établir sur la plantation un syndicat libre et démocratique.

L'accord accorde, rétroactivement à partir du 1^{er} janvier 2007, aux récolteurs de caoutchouc une augmentation moyenne de 24 % étalée sur la durée de l'accord. Pour les autres travailleurs, on a obtenu une augmentation de 21 % aussi rétroactive à partir de la même date. En d'autres termes, tous les salariés bénéficieront d'augmentation salariale rétroactive de 19 mois.

Il fut aussi convenu de réduire de 20 % les quotas d'arbres à caoutchouc, ce qui signifie que chaque récolteur devra entailler 20 % d'arbres en moins. Le FAWUL et la direction de la plantation se sont aussi accordées sur l'introduction d'un système de transport mécanisé du caoutchouc naturel pour l'acheminer des routes aux stations de pesage. Ceci signifie un travail

moins pénible pour les travailleurs qui devaient jusqu'à présent porter à dos des sacs de 150 livres sur de longues distances.

S'agissant des améliorations sur le plan social, Bridgestone-Firestone construira de nouveaux établissements scolaires, l'un sur la plantation même et l'autre à Harbel, dans l'agglomération voisine. Les élèves pourront suivre des cours jusqu'à la douzième classe. Autrefois, la gratuité de la scolarité était uniquement accordée jusqu'à la neuvième classe.

4.20. Argentine : Conflit et résolution du conflit dans l'industrie pneumatique (septembre 2008)

Un conflit de six mois dans l'industrie du caoutchouc d'Amérique du Sud impliquant 4000 salariés, défendu par le SUTNA, un affilié argentin de l'ICEM, a été résolu suite à l'acceptation de la part des salariés d'une convention collective négociée avec l'aide d'un médiateur. Ce sont les dispositions proposées par le ministère du travail, aussi conciliateur obligatoire dans ce conflit, qui furent acceptées.

Le SUTNA et les représentants de la direction de Bridgestone-Firestone, de Pirelli et du groupe argentin FATE ont accepté une augmentation salariale de 28 % imposée par le ministère ainsi que la réintégration de la majorité des 214 salariés des trois groupes qui avaient été licenciés lors des grèves de juillet. Les autres ont accepté les indemnités proposées par le gouvernement.

L'accord prévoit aussi un étalement de l'augmentation salariale de 15 % rétroactivement à partir du 1^{er} juillet 2008, de 13 % au 1^{er} décembre sur la base des salaires effectifs de juin 2008. En même temps, une indemnité de 1800 pesos sera versée en trois tranches, à savoir 1000 pesos à la signature de l'accord, 400 pesos ultérieurement en octobre et les 400 restants en mars 2009.

Ce conflit très tendu, qui a éclaté à l'expiration de l'ancien accord le 1^{er} avril 2008, a abouti à une grève de 48 heures les 24 et 25 juillet ayant entraîné le licenciement de 214 personnes. A la suite du refus des entreprises de réintégrer ces travailleurs, une grève illimitée a été déclenchée le 25 août. Elle fut uniquement suspendue au moment où le ministère du travail a imposé sa conciliation.

L'ICEM a alerté tous ses affiliés du secteur du caoutchouc en leur demandant d'appuyer ce syndicat en lutte et sa revendication de 35 % d'augmentation des salaires. En juillet et en août, plusieurs organisations de la société civile sont descendues dans la rue pour défendre le SUTNA et les travailleurs du caoutchouc.

4.21. Brésil : Conflit Bridgestone/Firestone (mars 2009)

Bridgestone/Firestone Brésil, implanté à Santo André, Sao Paulo, qui emploie quelque 3500 salariés, a engagé des pourparlers avec le syndicat du caoutchouc de Sao Paulo dans le but de supprimer le quatrième poste. La direction voulait arrêter le système posté en continu appelé 6 x 2, c'est-à-dire six jours de travail, deux jours de repos. Avec ce système, il faut quatre équipes, tandis qu'avec le nouveau système 6 x 1, uniquement trois équipes seraient encore nécessaires. La mise en place de ce système entraînerait la suppression de 500 emplois. De surcroît, le groupe propose à ceux qui ne seraient pas licenciés de réduire la durée de travail quotidien, assorti d'une diminution du salaire mensuel.

Selon la législation brésilienne du travail, en cas de licenciement collectif, l'entreprise est obligée de consulter les organisations syndicales pour rechercher des alternatives, qui dans certains cas, peuvent comprendre des congés collectifs. Les employeurs ont réagi en soulignant que depuis novembre dernier, des centaines de salariés ont été envoyés en congé et qu'il n'existe plus d'autres alternatives à la suppression d'emplois.

Dans le but d'attirer l'attention sur cette situation dramatique, le syndicat du caoutchouc de Sao Paulo demande votre soutien. Le réseau mondial de l'ICEM Bridgestone/Firestone a fourni son appui aux travailleurs et leur organisation syndicale concernés en envoyant des messages de protestation à la direction locale.

4.22 Allemagne-France : Suppressions d'emplois chez Continental (avril 2009)

Réunis à Hanovre, en Allemagne, les 2 et 3 avril, les représentants des travailleurs de Continental AG ont adopté une déclaration commune dénonçant les quelque 2.000 suppressions de postes dans les usines de Hanovre et Clairoix, en France. La déclaration qualifie cette mesure de "moralement méprisable" alors que ces deux usines ont connu des résultats financiers exceptionnels en 2008.

Elle accuse aussi cette mesure de prendre la crise économique pour prétexte, de manquer de tout fondement économique et la qualifie « d'énorme abus de confiance » envers un personnel dévoué et exhorte le fabricant allemand de pneus et pièces d'automobiles de revenir sur sa décision.

La déclaration promet aussi que ces questions seront abordées ouvertement lors de l'assemblée générale annuelle de Continental qui aura lieu le 23 avril à Hanovre.

En mars, Continental avait annoncé la fermeture de l'usine de pneus de voitures de Clairoix et le licenciement de ses 1.120 salariés, et celle de l'usine de pneus pour véhicules commerciaux de Hanovre-Stöcken avec la suppression de 780 autres postes. Cette annonce avait provoqué une levée de boucliers dans les gouvernements français et allemand, y compris de la part de la chancelière allemande Angela Merkel et de la ministre française des Finances Christine Lagarde, mais aussi de Raymond Soubie, le conseiller aux affaires sociales de Nicolas Sarkozy.

Au cours des dernières semaines, les travailleurs ont mené de véhémentes actions de protestation dans les deux usines et ceux de Clairoix ont manifesté dans les rues de Paris. La direction de Continental a aussi annoncé en mars des réductions d'effectifs à l'usine de Puchov, en Slovaquie.

La déclaration publiée la semaine dernière par les représentants des travailleurs était signée par tous les syndicats français, par les syndicats allemands IGBCE et IG Metall, le Président du comité d'entreprise Jörg Schustereit et par le représentant de l'IGBCE au conseil de surveillance de Continental, Werner Bischoff.

4.22. Thaïlande : Lock-out chez Michelin (avril 2009)

L'ICEM est intervenue dans un conflit déclenché à titre de représailles par Michelin à la grande usine de pneus Laem Chabang, dans la province de Chonburi, en Thaïlande. Notre fédération et

son affiliée française CFDT ont porté l'affaire devant le comité d'entreprise européen de Michelin et le directeur du groupe, Jean-Dominique Senard, lors d'une réunion du CEE, le 31 mars, à Vitoria-Gasteiz, en Espagne.

La situation en Thaïlande est grave. Le 25 mars, la direction locale a interdit l'accès à 383 travailleurs qui refusaient de dénoncer une pétition qui avait circulé deux semaines auparavant. Celle-ci demandait à la direction de ne pas imposer unilatéralement des baisses de salaires de 13% et de consulter les représentants du personnel à propos des effets de la crise du marché du pneu.

La pétition invitait aussi la direction de Laem Chabang à rechercher ensemble des solutions plutôt qu'à dicter ses conditions de manière unilatérale. Elle lui demandait aussi de ne plus forcer les travailleurs à signer des documents disant accepter les baisses de salaire et à arrêter de persécuter ceux qui refusaient.

La direction de Michelin a répliqué en suspendant huit représentants des travailleurs et en imposant une baisse de 35% des salaires de ceux qui refusaient de désavouer la pétition. Elle a aussi ramené la durée de leur congé annuel à six jours. Ensuite, le 25 mars, elle a déclenché un lock-out contre 383 des 458 signataires de la pétition.

Les travailleurs du pneu de Laem Chabang tentent, depuis février, d'adhérer au Syndicat des travailleurs du pétrole et de la chimie (PCFT) affilié à l'ICEM. C'est leur deuxième tentative pour s'organiser en dix ans.

L'usine emploie 1500 personnes et fabrique des pneus pour voitures et utilitaires légers. Michelin a deux autres unités de production en Thaïlande; celle de Nong Khae, dans la province de Saraburi, emploie 1300 personnes et celle de Phra Padaeng, dans la province de Samut Prakarn, en emploie 1500. Le personnel de la dernière est représenté en majorité par le PCFT. Les trois usines sont la propriété à 90% de Michelin, les 10% restants étant détenus par le holding Siam Cement Group.

