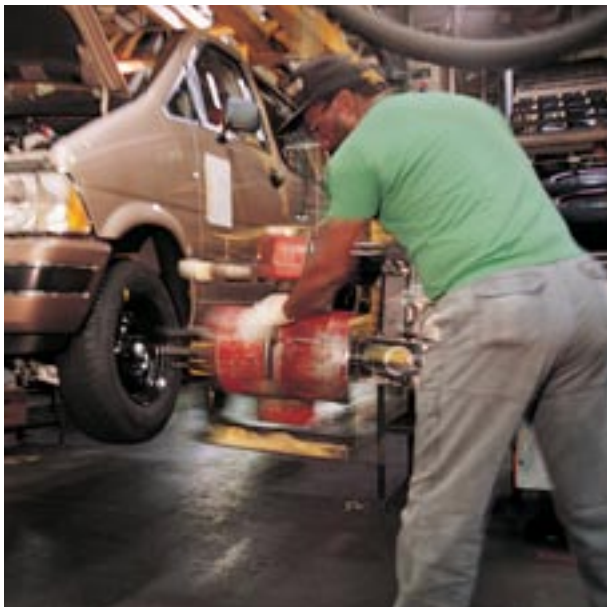




Fédération Internationale des Organisations  
de travailleurs de la Métallurgie  
**Rapport sur l'automobile 2004**







Fédération Internationale des Organisations  
de travailleurs de la Métallurgie  
**Rapport sur l'automobile 2004**



# Tables des Matières

<b>Introduction.....</b>	<b>11</b>
<b>1. Le secteur automobile: Les enjeux et stratégies des syndicats .....</b>	<b>13</b>
1.1 Introduction: le contexte mondial.....	13
1.2 Commerce, investissement et mondialisation.....	14
Stratégies syndicales visant à ajouter une dimension sociale .....	16
1.3 La délocalisation et l'industrie d'amont.....	17
Mise en place de stratégies syndicales pour la filière d'approvisionnement .....	18
1.4 Flexibilité.....	20
Quelques mesures prises par les syndicats pour faire face à la flexibilité .....	21
1.5 Opposition manifestée par les employeurs .....	22
Stratégies syndicales à l'égard de l'opposition manifestée par les employeurs .....	23
<b>2. Le secteur automobile en Chine.....</b>	<b>25</b>
2.1 Introduction .....	25
2.2 L'expansion des sociétés transnationales en Chine par l'investissement étranger .....	26
2.3 Accélération de l'investissement des STN dans le secteur automobile en Chine .....	27
2.4 Restructuration et consolidation du secteur automobile en Chine .....	28
2.5 Les grandes entreprises automobiles chinoises en partenariat avec des STN étrangères .....	30
2.6 Augmentation rapide de la production de véhicules automobiles en Chine .....	31
2.7 La demande intérieure continue également de progresser .....	32
2.8 La capacité d'assemblage prévue devrait fortement augmenter au cours de cette décennie .....	33
2.9 La capacité prévue de la Chine devrait fortement dépasser la demande intérieure .....	37
2.10 Les constructeurs automobiles redoublent d'efforts pour acheter davantage de pièces en Chine .....	39
2.11 Les fournisseurs mondiaux de l'automobile cherchent à investir et se développer en Chine .....	40
2.12 Émergence du rôle de la Chine dans le commerce extérieur de l'automobile.....	41
2.13 Emploi et salaires .....	43
2.14 Le défi posé aux travailleurs/euses et aux syndicats de l'automobile .....	44
<b>3. Vue d'ensemble de la production.....</b>	<b>46</b>
3.1 Introduction .....	46
3.2 Vue d'ensemble de la production mondiale et régionale .....	47
3.3 Asie-Pacifique et Japon .....	47
3.4 ALENA .....	49
3.5 Amérique du Sud.....	50

3.6	Europe occidentale.....	51
3.7	Europe centrale et orientale .....	53
3.8	Changements prévus dans le volume de la production .....	55
<b>4.</b>	<b>Tendances de l'emploi .....</b>	<b>56</b>
4.1	Introduction .....	56
4.2	Les variations de l'emploi ne sont pas généralement à la hausse .....	57
4.3	Recul de l'emploi dans le secteur du montage de véhicules automobiles par rapport au secteur de la fabrication de pièces automobiles.....	59
<b>5.</b>	<b>Les dimensions régionales des ventes de véhicules .....</b>	<b>63</b>
5.1	Introduction .....	63
5.2	Ventes mondiales et régionales – vue d'ensemble .....	63
5.3	Commerce international de véhicules et exportations nettes .....	67
5.4	Ventes par société transnationale et groupe d'alliances automobiles .....	69
5.5	Le point sur les fusions et les alliances .....	71
<b>6.</b>	<b>Annexe .....</b>	<b>73</b>
6.1	Note d'information sur les données .....	73
6.2	Production et ventes d'automobiles et de camions.....	74



## Liste des Tableaux

Tableau 2.1: Flux d'IDE dans l'économie nationale d'une sélection de grands pays, 2001-2003.....	26
Tableau 2.2: Les principaux groupes de l'automobile en Chine et leurs coentreprises.....	30
Tableau 2.3: Production de véhicules automobiles en Chine, 1990-2003.....	32
Tableau 2.4: Ventes de véhicules en Chine, 1999-2003.....	32
Tableau 2.5: Prévion de capacité d'assemblage des principaux groupes chinois de l'automobile et leurs coentreprises, 2003-2007.....	34
Tableau 2.6: Prévion de la capacité d'assemblage des principales coentreprises en Chine en partenariat avec des STN, 2003-2007.....	36
Tableau 3.1: Production mondiale de véhicules par région, 1997-2003.....	46
Tableau 3.2: Production de véhicules au Japon et dans la région Asie-Pacifique, 1997-2003.....	48
Tableau 3.3: Production de véhicules aux États-Unis, au Canada et au Mexique, 1997-2003.....	49
Tableau 3.4: Production de véhicules dans les grands pays d'Amérique du Sud, 1997-2003.....	51
Tableau 3.5: Production de véhicules en Europe occidentale, 1997-2003.....	52
Tableau 3.6: Production de véhicules en Europe orientale, 1997-2003.....	54
Tableau 4.1: L'emploi dans la fabrication des véhicules automobiles, 1998-2002 (unités en milliers).....	58
Tableau 4.2: L'emploi dans le secteur du montage de véhicules automobiles, y compris les moteurs et carrosseries, 1998-2002.....	60
Tableau 4.3: L'emploi dans le secteur de la fabrication de pièces et accessoires automobiles, 1998-2002.....	61
Tableau 4.4: Pourcentage d'emploi d'industrie dans le secteur de montage.....	62
Tableau 5.1: Ventes mondiales de véhicules par région, 1997-2002.....	63
Tableau 5.2: Ventes de véhicules dans les pays de la région Asie-Pacifique, 1997-2003.....	64
Tableau 5.3: Ventes de véhicules dans les pays d'Europe occidentale, 1997-2003.....	65
Tableau 5.4: Ventes de véhicules aux États-Unis, au Canada et au Mexique (ALENA), 1997-2003.....	66
Tableau 5.5: Ventes de véhicules sur les principaux marchés d'Amérique latine, 1997-2003.....	66
Tableau 5.6: Ventes de véhicules dans certains pays d'Europe centrale et orientale, 1997-2003.....	66

Tableau 5.7: Exportations nettes en pourcentage des ventes par région et dans certains pays.....	68
Tableau 5.8: Immatriculations par constructeur et par groupe d'alliances, 1999-2003.....	72
Tableau 5.9: Part de marché régional et mondial par constructeur et groupe d'alliances, 2003 .....	72
Tableau 6.1: Ventes unitaires de voitures de tourisme et de camions par régions .....	74
Tableau 6.2: Production unitaire de voitures de tourisme et de camions par régions .....	74
Tableau 6.3: Ventes de voitures de tourisme par pays.....	75
Tableau 6.4: Production de voitures de tourisme par pays.....	76
Tableau 6.5: Ventes de camions par pays.....	77
Tableau 6.6: Production de camions par pays.....	78

## Figures et Encadré

Encadré 2.1: Politique gouvernementale chinoise d'aménagement de l'industrie automobile.....	29
Diagramme 2.1: Production de véhicules automobiles en Chine, 1990-2003 .....	31
Diagramme 2.2: Capacité prévue des principaux groupes chinois de l'automobile, 2003 – 2007 .....	35
Diagramme 2.3: Capacité prévue des alliances de STN de l'automobile en Chine 2003 – 2007 .....	37
Diagramme 2.4: Ventes annuelles et prévisions par type de véhicule .....	37
Diagramme 2.5: Demande prévue dans l'automobile et capacité d'assemblage des STN en Chine.....	38
Diagramme 3.1: Prévion CSM de l'accroissement de la production par région, 2004-2009.....	55



## Introduction

Beaucoup d'évènements se sont produits depuis le dernier Rapport de la FIOM sur l'automobile, publié en 2000. Les ventes mondiales de véhicules ont dépassé pour la première fois 60 millions d'unités. La Chine est devenue le quatrième producteur national de véhicules après les États-Unis, Japon et l'Allemagne. Le développement et l'emploi de techniques destinées à rendre les voitures et les camions plus sûrs et moins dommageables pour l'environnement ont progressé. Parmi les "alliances stratégiques" entre sociétés d'assemblage mondiales qui s'étaient constituées auparavant, certaines se sont renforcées, plusieurs ont été mises à rude épreuve et d'autres envisagent la nécessité de rompre leur alliance.

Cependant, certaines choses n'ont pas changé – bien que le besoin s'en fasse sentir de toute urgence. Les restructurations industrielles, la stagnation du pouvoir d'achat et les politiques gouvernementales axées sur une déréglementation du marché contribuent aux pertes d'emplois continuelles dans l'industrie de transformation, et ce, dans le monde entier. Pour accroître leurs bénéfices, les transnationales de la construction automobile s'efforcent d'exercer en permanence des pressions sur les fournisseurs et les travailleurs/euses tout au long de la chaîne mondiale de production. Dans le même temps, les conditions restent des plus difficiles dans les zones franches d'exportation, du fait que les droits des travailleurs/euses et les droits syndicaux sont systématiquement enfreints, quand ils ne sont pas tout simplement déniés.

Le Programme d'action de la FIOM conteste ce concept reposant sur l'entreprise. Nous travaillons à la mobilisation de nos membres pour donner une dimension véritablement sociale à la mondialisation. À cet égard, le Rapport de la FIOM sur l'automobile vise à obtenir une prise de conscience commune sur les conditions rencontrées dans l'industrie mondiale des véhicules automobiles, sur les défis communs auxquels les métallurgistes sont confrontés dans le secteur et sur les réponses à donner par les syndicats. La première section concerne donc "L'industrie de l'automobile: Défis et stratégies pour les syndicats". Elle traite de la complexité des questions étroitement interconnectées du commerce, de l'investissement et de la mondialisation; de l'externalisation et de la chaîne d'approvisionnement; des exigences en matière de flexibilité et de l'opposition des employeurs aux syndicats.

Le développement sans précédent du secteur de l'automobile en Chine constitue le sujet de la deuxième section. Les métallurgistes en ressentent les effets dans les pays développés et les pays en cours d'industrialisation. Les transnationales de la construction automobile édifient, en partenariat avec le gouvernement chinois, une capacité de production en millions d'unités, supérieure à la demande intérieure prévue. La voie adoptée pour le développement dépend de manière critique de la possibilité pour les travailleurs/euses chinois(es) de bénéficier du pouvoir tiré de l'exercice de la liberté d'association pour former des syndicats, pour avoir le droit de faire grève pour défendre des intérêts collectifs et pour obtenir la protection efficace d'une convention collective – pouvoir que les travailleurs/euses doivent partout avoir pour réaliser une société juste et réellement démocratique.

Les trois sections finales traitent des tendances dans la production, l'emploi et les ventes aux différents niveaux mondial, régional et national. Pour maintenir la continuité, les chiffres, tableaux et graphiques sont le plus souvent présentés sous forme de données mises à jours, déjà contenues dans les rapports précédents de la FIOM sur l'automobile. Nous espérons que cette information aidera à soutenir les efforts entrepris pour établir des syndicats et des stratégies, pour la négociation collective et pour concevoir des politiques dont les métallurgistes et leurs collectivités pourront tirer avantage.

Peu de choses illustrent mieux le rythme du changement dans l'industrie que les développements réalisés avec des alliances dans des sociétés transnationales de l'automobile. Les événements se rapportant à DaimlerChrysler, Mitsubishi et Hyundai, qui sont traités dans les sections suivantes comme une alliance, se sont déroulés rapidement pendant la préparation du Rapport de la FIOM sur l'automobile. Nous savons que nous écrivons notre propre histoire, les événements vont continuer à se dénouer.

Marcello Malentacchi  
Secrétaire général

# 1. Le secteur automobile: Les enjeux et stratégies des syndicats

## 1.1 Introduction: le contexte mondial

Les travailleurs du secteur automobile sont confrontés à un certain nombre de problèmes de plus en plus complexes et difficiles à dissocier. Il s'agit notamment des conséquences de l'augmentation des échanges commerciaux et des flux d'investissement, des fusions et acquisitions d'entreprises et des alliances interentreprises, des actions menées par les entreprises pour accroître la « compétitivité » et la flexibilité, de l'externalisation et de l'opposition croissante manifestée par les employeurs à la reconnaissance des syndicats et à leur dénonciation des acquis sociaux.

Ces problèmes se sont accentués au cours des dernières décennies. L'amélioration du niveau de vie que les travailleurs ont obtenue grâce à la démocratie sociale ou aux luttes syndicales est de plus en plus compromise. La croissance économique dans les pays développés s'est ralentie et, dans la plupart des autres pays, le niveau de vie demeure peu élevé. L'idéologie et les politiques « néolibérales », qui visent à laisser libre cours aux forces du marché – théoriquement pour stimuler la croissance économique – se sont, au lieu de cela, traduites principalement par une concentration encore plus grande des revenus et de la richesse dans les mains des riches et par un fossé grandissant avec le reste de la société.

Cette situation est due, dans une large mesure, à des politiques qui réduisent les pouvoirs du gouvernement en matière de réglementation et de protection, suppriment les acquis sociaux, libéralisent de plus en plus la mobilité des capitaux et privent les pays en développement de moyens d'action qu'utilisent les pays riches pour assurer le progrès économique.

### *Le rôle joué par les entreprises dans la déréglementation*

Les travailleurs de l'automobile ne sont certainement pas les seuls à être confrontés aux répercussions de cette évolution. Toutefois, en raison de la taille et de la puissance de ses entreprises, l'industrie a joué un rôle moteur en favorisant une libéralisation qui donne la prééminence aux forces du marché. Les constructeurs automobiles nord-américains, par exemple, ont exercé de manière vigoureuse et pendant longtemps des pressions en faveur de la conclusion d'accords de libre-échange comme l'ALENA qui leur ont conféré de nouveaux droits vis-à-vis des gouvernements ainsi que de nouveaux débouchés commerciaux et de nouvelles possibilités de délocalisation.

Le rôle joué par les entreprises dans la promotion du programme néolibéral, en particulier celui joué par les sociétés transnationales, doit être souligné car la déréglementation ne s'est pas seulement traduite par une augmentation du commerce extérieur et des investissements étrangers, mais aussi par une puissante intensification de la concurrence et une influence accrue des marchés financiers et des actionnaires. En effet, la « compétitivité » et « l'augmentation de la valeur actionnariale » sont des expressions que les entreprises emploient systématiquement vis-à-vis des travailleurs et des gouvernements, quand il s'agit de supprimer des

emplois, d'accroître la flexibilité, de délocaliser, de résister à l'octroi de nouveaux avantages aux travailleurs ou de supprimer des avantages durement acquis.

### ***L'industrie automobile est souvent la première instigatrice du changement***

Les grandes entreprises du secteur automobile ont été les initiatrices d'un grand nombre de stratégies commerciales qui sont utilisées couramment dans le nouvel environnement. Le système de production dominant de Toyota (flux tendu) a maintenant été adopté par presque tous les autres constructeurs automobiles ainsi que par des entreprises d'autres secteurs. Les constructeurs automobiles nord-américains, qui produisent plus de pièces détachées dans leurs propres usines, ont commencé à délocaliser pour s'efforcer d'imiter le système de fournisseurs à plusieurs niveaux utilisé par leurs homologues japonais.

Les constructeurs automobiles ont été également parmi les premiers à mettre en œuvre diverses formes d'alliances. Même si la concurrence accrue du fait de la mondialisation a contribué à accélérer le regroupement d'entreprises dans de nombreux secteurs économiques, la vague de fusions et acquisitions dans l'industrie automobile a été impressionnante. Les fusions et les alliances servent à créer des économies d'échelle tout le long des chaînes de production qui constituent l'industrie automobile. Par exemple, deux ou plusieurs partenaires peuvent développer et utiliser les mêmes moteurs ou des plates-formes entières de véhicules. La stratégie de plate-forme – construction de plusieurs modèles essentiellement sur la base du même châssis – permet de réaliser des économies en ce qui concerne l'achat de composants, la fabrication et la conception. En autorisant les constructeurs automobiles à rationaliser leurs opérations tout le long des chaînes de production, la stratégie peut aussi être une menace pour l'emploi.

Le secteur automobile est également un cas à part en raison de son taux de syndicalisation élevé dans le monde entier. Cette situation a permis non seulement d'augmenter les salaires et d'améliorer les conditions de travail dans le secteur, mais elle a aussi contribué à l'amélioration des conditions des travailleurs également dans d'autres secteurs. Elle a également permis aux syndicats de mener des actions visant à riposter aux stratégies mises en place par les entreprises face au développement de la mondialisation. L'amélioration des salaires et des conditions de travail est une avancée majeure pour les travailleurs et leurs syndicats, mais elle est devenue maintenant dans la ligne de mire de financiers impitoyables chargés de réduire les coûts.

## **1.2 Commerce, investissement et mondialisation...**

La libéralisation des échanges et des investissements a aggravé un grand nombre de problèmes auxquels les travailleurs de l'automobile et leurs syndicats se heurtent. Il est évident que les politiques aux niveaux régional et mondial contribuent pour beaucoup à déterminer dans quelle mesure les travailleurs et leurs communautés en tirent profit ou non. Les économies nationales et les travailleurs ont bénéficié de l'intégration européenne qui ne date pas d'hier et se poursuit. Cette évolution positive a eu lieu dans le cadre de l'Union européenne qui vise à une convergence vers le haut des conditions de travail entre les pays membres à différents niveaux de développement. Ce cadre offre une protection indispensable sur le plan social et environnemental.

Il existe un contraste frappant entre ce modèle européen et le type de libéralisation des échanges et de l'investissement illustré par l'Accord sur le libre-échange nord-américain (ALENA). Cet accord n'a pas créé de structure réglementée pour le marché élargi. Malgré la grande disparité des niveaux de vie aux États-Unis et au Canada, d'une part, et au Mexique, d'autre part, cet accord n'a pas prévu de mesures visant à assurer une convergence économique et sociale vers le haut. Les accords annexes de l'ALENA portant sur les aspects sociaux et environnementaux sont une parodie car ils ne prévoient aucune mesure d'indemnisation en cas de recours en bonne et due forme introduit en vertu de ces accords. En revanche, les entreprises ont obtenu de nouveaux droits, tels que la possibilité d'intenter une action en justice contre des mesures gouvernementales qui affectent leurs bénéfices. Cette intégration régionale réalisée à l'initiative des entreprises permet aux employeurs de susciter des dissensions entre les travailleurs et leurs communautés pour obtenir des concessions ou des avantages au moment de prendre des décisions concernant l'approvisionnement des produits et les nouveaux investissements.

Les conséquences pour les travailleurs et les collectivités locales ont été lourdes. Les emplois faiblement rémunérés liés à des conditions de vie misérables dans le secteur Maquiladora mexicain, où les cycles d'expansion et de récession alternent, ont remplacé les emplois bien rémunérés et relativement stables sans lesquels il ne peut y avoir de conditions de vie décentes. Les fermetures d'usines ont des effets dévastateurs sur les bases d'imposition locale dans certaines régions tandis que d'autres communautés vident les caisses de l'État en s'efforçant d'attirer ou de conserver les investissements. Les principaux bénéficiaires ont été les sociétés transnationales.

L'adoption d'accords commerciaux et d'accords d'investissement similaires est envisagée pour toutes les Amériques, ainsi que pour l'Asie du Sud-Est et encore d'autres régions. Toutefois, les accords régionaux ne constituent qu'une partie du problème. Les accords et politiques de la Banque mondiale, du Fonds monétaire international et en particulier l'Organisation mondiale du commerce, encouragent une évolution semblable à l'échelon mondial.

Les accords nationaux visant à promouvoir les exportations peuvent se justifier dans une certaine limite, mais le caractère irrationnel de ce type de concurrence s'impose naturellement lorsqu'on se place sur un plan mondial. Il peut être bon de se spécialiser, dans une certaine mesure, dans la production destinée à l'exportation, mais chaque pays ne peut pas devenir un champion de l'exportation. En outre, dans la plupart des pays sous-développés, un grand nombre de travailleurs qui fabriquent les produits faisant l'objet d'un commerce international arrivent tout juste à satisfaire les besoins élémentaires de leur famille et, à plus forte raison, ne peuvent pas acheter les produits qu'ils fabriquent. Au lieu de cela, les exportations sont destinées aux pays « riches », en particulier aux États-Unis qui est devenu l'acheteur en dernier ressort, et même dans ces pays, la disparition des emplois bien payés compromet le pouvoir d'achat.

Cette situation déséquilibrée ne peut pas durer. Même si la promotion des échanges et des exportations peut faire partie d'une stratégie de développement mondial, les politiques actuelles, dans le meilleur des cas, ne parviennent pas à résoudre le problème du développement inégal et, dans le pire des cas, seront en grande partie à l'origine d'une grave crise pour l'économie mondiale.

### **...Stratégies syndicales visant à donner une dimension sociale à la mondialisation**

Sur le plan économique, la stratégie syndicale doit viser à améliorer le pouvoir d'achat et faire en sorte qu'il soit réparti d'une manière plus équitable dans et entre les pays, et à promouvoir une croissance durable. Il faut pour cela ajouter une véritable dimension sociale à la mondialisation en remplaçant les politiques en faveur des entreprises par des politiques en faveur de la population.

Une des stratégies essentielles consiste à améliorer la capacité des travailleurs et de leurs communautés de défendre de manière plus efficace leurs propres intérêts et de permettre aux travailleurs d'acquérir une part croissante de la production de l'économie mondiale. Les syndicats de l'industrie automobile qui sont relativement puissants dans l'une des industries les plus mondialisées sont bien placés pour mettre en œuvre cette stratégie .

Cela suppose, pour l'essentiel, l'existence d'une démocratie politique et du droit au respect des normes fondamentales du travail, y compris le droit d'organisation et de négociation collective. Les syndicats peuvent faire prévaloir ces droits en :

- contribuant au renforcement syndical et en organisant des campagnes contre les employeurs et les gouvernements qui violent ces principes dans leur propre pays, et en apportant leur soutien à ces actions au niveau international;
- faisant pression sur les employeurs pour qu'ils concluent des accords-cadres internationaux garantissant le respect de ces droits dans toutes leurs usines et dans celles de leurs partenaires commerciaux;
- faisant pression sur la Banque mondiale, le Fonds monétaire international et l'Organisation mondiale du commerce (OMC) pour qu'ils mettent en œuvre ces droits dans leurs politiques, accords et modes de fonctionnement;
- faisant pression sur leur gouvernement national pour qu'il améliore la législation et pousse les institutions mondiales de gouvernance à respecter et promouvoir les droits des travailleurs et la viabilité de l'environnement;
- collaborant de manière plus effective avec leur centrale nationale et les mouvements sociaux alliés pour promouvoir la démocratie, les droits des travailleurs et la négociation collective dans leurs pays et à l'étranger.

Des politiques sociales et industrielles visant à stimuler et protéger l'emploi et le pouvoir d'achat doivent être également mises en place pour permettre à la situation économique d'évoluer de manière positive. Il faut également adopter des mesures de ce type quand des changements à l'échelle mondiale ont des répercussions négatives sur les industries et les travailleurs. Il faut particulièrement mettre en place des politiques visant à :

- favoriser les activités économiques à forte valeur ajoutée et la demande intérieure, y compris la production dans les pays en développement;
- soutenir l'emploi et créer des emplois en encourageant les activités industrielles dans les pays en développement;
- assurer une formation théorique et pratique continue;
- créer et maintenir des filets de sécurité sociale solides.

Dernier point, il faut s'attaquer aux répercussions négatives de la compétition effrénée résultant de la libéralisation des échanges et de l'investissement. Deux aspects méritent d'être notés :

- La course aux investissements, ruineuse sur le plan social, a amené un trop grand nombre de pays et de communautés à vider de leur substance les lois régissant la protection sociale et vider les caisses de l'État pour attirer les capitaux – un véritable nivellement par le bas. Les institutions financières internationales, l'OMC et les gouvernements nationaux doivent, par le biais de leurs accords, de leur législation et de leurs politiques économiques, restreindre fortement la concurrence en ce qui concerne ces aides à l'investissement.
- La concurrence sur le marché pour un produit doit être fondée sur des facteurs socialement positifs tels que la qualité, la sécurité et la compatibilité avec l'environnement, non sur la réduction des salaires, des avantages sociaux et la détérioration des conditions de travail. Le rôle fondamental des syndicats a toujours été de tout faire pour que les conditions de travail demeurent à l'écart de la concurrence; les travailleurs ne devraient pas être obligés de se faire concurrence pour la productivité ou les gains de productivité. Par conséquent, les syndicats doivent se servir de leur pouvoir politique et de leur pouvoir de négociation collective pour orienter la concurrence dans un sens constructif.

### **1.3 La délocalisation et l'industrie d'amont...**

L'inégalité est toujours un avantage pour les employeurs et un inconvénient pour les travailleurs. Presque partout, les travailleurs des usines de montage des automobiles jouissent de meilleures conditions de travail que les travailleurs de l'industrie d'amont où les syndicats sont généralement moins puissants. Au fur et à mesure que la concurrence et la pression des marchés financiers augmentent, les dirigeants d'entreprise veulent réduire les coûts et le transfert d'activités à l'industrie d'amont offre de plus en plus d'attrait.

Jamais, un constructeur automobile n'a fabriqué toutes les pièces pour ses produits. Les fournisseurs de pièces détachées automobiles ont toujours été un segment majeur de l'activité du secteur de la construction automobile. Toutefois, certains constructeurs ont fabriqué plus de pièces détachées dans leurs propres usines, notamment les sociétés transnationales établies en Amérique du Nord, et, dans une moindre mesure, celles qui sont établies en Europe occidentale. Jamais, la production des constructeurs automobiles japonais n'a été si fortement intégrée.

Au lieu de cela, l'industrie automobile au Japon a créé une pyramide de sous-traitance : les constructeurs traitaient directement avec quelques fournisseurs de premier rang qui, à leur tour, traitaient avec des plus petites entreprises de deuxième rang etc. Au fur et à mesure du développement de la mondialisation, les participations croisées qui établissaient un lien entre des segments essentiels de ces filières d'approvisionnement ont peu à peu perdu de leur importance.

Dans les années 80 en Amérique du Nord, et plus tard en Europe occidentale, les constructeurs automobiles ont commencé à restructurer leur base de fournisseurs selon le modèle japonais. Ils ont donc commencé à « délocaliser » la fabrication de pièces détachées et certains services. Cette démarche a débouché plus tard sur l'adoption de stratégies « de base » dans le plein sens du terme en Amérique du Nord; les sociétés transnationales de l'industrie

automobile beaucoup moins fortement intégrées, établies en Europe occidentale, ont été touchées à leur tour par cette évolution. Ford et GM, qui figurent aujourd'hui parmi les plus grandes entreprises fournisseuses transnationales, ont fini par « se défaire » de leurs activités d'amont sur site. La mondialisation et les inégalités à l'échelon mondial ont très largement accru l'ampleur de la délocalisation.

Cette tendance a évolué à un point tel que certains fabricants ont externalisé la conception et les activités de développement de certains véhicules et d'autres sous-traitent certaines activités d'assemblage final (pratique adoptée d'abord au Japon et plus tard en Europe occidentale). Un certain nombre de sociétés transnationales ont mis en œuvre une stratégie modulaire pour les composants et l'assemblage. Les fournisseurs de premier rang livrent des modules complexes intégralement assemblés (tableaux de bord, train avant, portes, etc.) qui sont ensuite combinés lors du montage final. Il s'en est fallu de peu que les ouvriers d'un fournisseur ne viennent travailler dans l'usine de montage final.

La tendance à la délocalisation s'est traduite par la perte d'emplois syndiqués, la diminution de l'implantation syndicale et le recul du pouvoir d'achat. Elle est source de nouvelles pressions sur les entreprises fournisseuses et leurs ouvriers (en raison des exigences plus importantes en ce qui concerne les bureaux d'études, les réductions de prix et la production en flux tendu). Des dissensions sont suscitées entre les ouvriers dans l'ensemble du secteur (assemblage et pièces détachées). La structure syndicale et la solidarité entre les travailleurs sont davantage mises à mal lorsque ceux qui travaillent pour un fournisseur travaillent dans des usines de montage.

### **...Mise en place de stratégies syndicales pour la filière d'approvisionnement**

Pour l'essentiel, si l'on veut résoudre ce problème de manière satisfaisante, il faut créer des syndicats puissants à l'échelle du secteur qui réduira en priorité les disparités existantes entre les travailleurs. Il faut créer de solides liens de solidarité tout le long de la chaîne de valeur ajoutée de l'industrie automobile. Cette stratégie est également un prélude essentiel à l'augmentation du pouvoir d'achat et à la mise en place d'un vaste mouvement ayant pour objectif d'ajouter une dimension sociale à la mondialisation.

La syndicalisation et la négociation collective ont toutes deux un rôle fondamental à jouer. Lorsque la syndicalisation est difficile en raison de l'opposition des dirigeants d'entreprises fournisseuses, il est possible de mettre à profit la forte présence syndicale dans les entreprises de montage. En Amérique du Nord, les syndicats des travailleurs de l'automobile ont mis à profit les relations qu'ils entretiennent avec les constructeurs automobiles nationales pour contraindre les fournisseurs à ne pas prendre parti dans l'organisation de mouvements ou à permettre la mise en place de procédures simplifiées de reconnaissance syndicale, telles que le contrôle des cartes. Les syndicats peuvent également contraindre les constructeurs automobiles à ne pas « délocaliser » leurs activités chez des fournisseurs non syndiqués.

Les accords-cadres internationaux assortis de clauses qui obligent les entreprises de construction automobile à faire pression sur leurs fournisseurs pour qu'ils respectent les normes fondamentales du travail, comme les accords avec VW et DaimlerChrysler, sont des moyens d'action essentiels pour la syndicalisation et l'amélioration des conditions de travail. La con-

clusion de tels accords chez les autres constructeurs automobiles est une mesure prioritaire destinée à réduire les différences de conditions de travail chez les fournisseurs et les entreprises de montage.

Ces pratiques peuvent être également freinées par la négociation d'un ensemble complet de prestations et le recyclage des travailleurs touchés par des réductions d'emploi ou des fermetures d'usine. Dans le cas de la vente d'une usine ou d'une activité à une autre entreprise, il est possible de négocier des clauses obligeant le nouveau propriétaire à respecter les accords existants de représentation syndicale et de négociation collective. Les lois et pratiques nationales relatives au droit de représentation peuvent faire obstacle à certaines de ces stratégies syndicales, soulignant l'importance du point de vue stratégique de l'approche du syndicat de branche. Cette approche nécessite que tous les travailleurs touchés par cette forme de restructuration demeurent membres du même syndicat et, si cela est possible, continuent d'être représentés par la même structure syndicale locale.

Les gouvernements ont également un rôle fondamental à jouer qui est d'imposer la tenue de négociations avec les syndicats et la mise en place de mesures de recyclage financées par les entreprises et d'apporter, aux travailleurs victimes de restructuration, une aide financière et une aide complémentaire au recyclage.

Même si les gouvernements ne jouent pas ce rôle, la position relativement forte des syndicats de branche devrait permettre d'obliger les entreprises à négocier avec le syndicat les décisions relatives à la délocalisation. Mettant en œuvre cette approche, le syndicat des travailleurs de l'automobile aux États-Unis a obtenu certains accords d'un type nouveau.

La délocalisation déborde de plus en plus les frontières nationales. À l'exception importante des accords-cadres internationaux, les stratégies décrites ci-dessus se limitent aux pays, ce qui souligne la nécessité de renforcer les contacts syndicaux et d'intensifier la coordination au niveau international. Compte tenu de la tendance à la mondialisation qui ne date pas d'hier dans ce secteur, les syndicats de l'industrie automobile entretiennent, depuis longtemps, des contacts bilatéraux très utiles. Toutefois, la Fédération internationale des organisations de travailleurs de la métallurgie (FIOM) peut apporter une dimension multilatérale essentielle à l'élaboration et à la coordination de la politique syndicale en général et à l'examen des questions relatives à la délocalisation et aux filières d'approvisionnement en particulier. Elle est bien placée pour coordonner, au niveau international, le soutien aux initiatives prises par les syndicats nationaux en ce qui concerne les questions relatives aux filières d'approvisionnement.

L'accélération de la mondialisation dans l'industrie automobile rend indispensable l'échange d'informations et de données d'expérience entre le plus grand nombre de syndicats possible sur les stratégies des employeurs et les mesures prises par les syndicats à cet égard. En Europe, par exemple, des comités régionaux de représentants des travailleurs ont joué un rôle important dans la mise en commun d'informations relatives à la délocalisation et en imposant des limitations aux pratiques de certaines entreprises. La mise en œuvre de cette stratégie peut être étendue et la FIOM, par l'intermédiaire de ses affiliés et avec ses structures dans le monde entier, est la mieux placée pour contribuer à cette mise en œuvre. La FIOM

a également un rôle fondamental à jouer dans la conclusion et l'application d'accords-cadres internationaux et dans la création de comités d'entreprise.

#### 1.4 Flexibilité...

La demande de « flexibilité » est l'un des éléments essentiels de la déréglementation voulue par les entreprises. Les entreprises s'efforcent d'obtenir la plus grande flexibilité possible en ce qui concerne les produits ou services qu'elles offrent et l'adaptation de leurs activités en faisant valoir qu'elles doivent avoir la capacité de s'adapter rapidement à une conjoncture qui évolue rapidement. Les travailleurs et leurs syndicats prennent conscience qu'une grande partie de l'accélération du changement de conjoncture est dans une large mesure due aux mesures prises par les employeurs et à la déréglementation proprement dite. Des pressions visant à obtenir une plus grande flexibilité ont été exercées dans tous les domaines, qu'il s'agisse des marchés du travail, des systèmes de production ou de l'organisation du travail.

Après une résistance initiale des entreprises à presque toutes les formes de réglementation dans l'intérêt général, la réglementation de la protection des consommateurs et des travailleurs a été plus ou moins acceptée dans les pays développés, bien que les employeurs ne cessent de s'efforcer de limiter son incidence et d'empêcher son développement. Toutefois, les employeurs continuent sans relâche de mener campagne en faveur de la flexibilité des marchés du travail. L'objectif semble être de permettre aux entreprises d'embaucher et de licencier comme bon leur semble, de réduire, autant que possible, l'aide apportée par les pouvoirs publics aux chômeurs, et au minimum tout « salaire minimal », et d'affaiblir la réglementation existante en ce qui concerne les salaires et la durée du travail.

En ce qui concerne les systèmes de production, l'un des aspects importants de la flexibilité tant souhaitée par les entreprises qui risque d'avoir des répercussions importantes sur les relations du travail, découle de la stratégie adoptée par les constructeurs automobiles pour les plates-formes de véhicules. Comme nous l'avons indiqué ci-dessus, ces stratégies sont essentielles pour permettre la réalisation d'économies d'échelle, mais elles permettent également la flexibilité en redéployant la production entre des usines assemblant des modèles sur la base de la même plate-forme. Ces redéploiements peuvent être motivés par des considérations de commercialisation, mais ils peuvent également jouer un rôle dans les mesures prises par une entreprise face à un conflit social.

D'une part, alliée à une sous-utilisation des capacités et à des systèmes de production de plus en plus flexibles, la stratégie des plates-formes permet plus facilement de transférer la production lorsqu'un conflit social qui dure menace la production sur un ou plusieurs sites. Cela peut permettre à un employeur de réduire de manière significative l'incidence économique d'une grève. La libéralisation des échanges peut faciliter ce transfert de production à l'étranger. D'autre part, en liant plus étroitement les activités entre les chaînes de production nationales et mondiales, le recours généralisé à des systèmes d'inventaires « juste à temps » signifie qu'une interruption de travail sur un site peut avoir une incidence plus rapide et plus vaste sur la production dans d'autres sites, ce qui augmente l'effet d'une grève.

Au sein de l'entreprise, les règles d'organisation du travail qui ont été créées pour fixer des

limites aux décisions arbitraires prises par la direction concernant la répartition des tâches et pour limiter l'intensification du travail font l'objet de pressions constantes menacées car les chefs d'entreprise cherchent maintenant à embaucher des travailleurs polyvalents pour pouvoir organiser leur production de manière flexible. Leur principale motivation est de réduire les coûts en gardant le niveau des effectifs aussi bas que possible, en éliminant le gaspillage et le réusinage, en garantissant une qualité supérieure et en permettant l'apprentissage et l'adaptation rapide que nécessitent les cycles de vie des produits qui sont maintenant plus courts. La disponibilité d'une main-d'œuvre possédant un meilleur niveau d'instruction a également encouragé les constructeurs automobiles à ne plus privilégier, comme ils l'ont fait pendant longtemps, une organisation du travail conçue pour restreindre l'exercice des capacités mentales des travailleurs en leur demandant d'exécuter de façon mécanique des ensembles d'activités extrêmement limités.

Tout en reconnaissant le caractère protecteur des règles d'organisation du travail et des systèmes de classification des emplois, les syndicats ont longtemps lutté pour que les entreprises permettent aux travailleurs d'exercer pleinement leurs capacités. Dans de nombreux cas, les nouvelles formes flexibles d'organisation du travail offrent certaines améliorations, peut-être en particulier pour les jeunes travailleurs, mais de graves problèmes subsistent. Les systèmes d'équipes et la polyvalence peuvent déboucher sur des suppressions d'emplois lorsque les ventes ne progressent pas au même rythme que la croissance de la production. Les employeurs peuvent affirmer que cela est dû à une augmentation de la productivité, mais, lorsque l'organisation du travail est flexible, il est souvent plus difficile d'observer si les augmentations de production résultent d'une amélioration des méthodes de travail ou de l'intensification du travail. L'influence relativement forte des syndicats dans l'industrie automobile a permis d'atténuer la plupart des aspects problématiques du modèle de production au plus juste, mais les possibilités d'autonomie qu'ont les travailleurs demeurent souvent extrêmement limitées.

Dans de nombreux pays, les systèmes de relations du travail reposent sur une distinction claire entre le rôle de l'employeur, le rôle du syndicat et le rôle des travailleurs. Une organisation flexible du travail peut rendre cette distinction plus floue et, par conséquent, être source de confusion et de conflit. Par exemple, dans la mesure où les équipes sont autogérées, elles peuvent sembler plus attractives. Mais, notamment pour les travailleurs nouvellement embauchés, elles peuvent également être utilisées comme stratégie antisyndicale. En outre, quand les chefs d'équipe exercent certaines fonctions qui, dans un système traditionnel d'organisation du travail, étaient exercées par le personnel d'encadrement, ils peuvent être cooptés pour exercer des fonctions de responsables. Et, s'ils sont élus par les travailleurs en l'absence d'un syndicat, la question est de savoir si une structure parallèle de représentation des travailleurs non syndiqués est ainsi créée.

### **Quelques mesures prises par les syndicats pour faire face à la flexibilité**

Les syndicats et les mouvements sociaux ont pendant longtemps insisté sur le fait que l'activité économique et les opérations commerciales ne sont pas une fin en soi. Elles sont un moyen d'améliorer les conditions sociales, environnementales et économiques. L'expérience

montre que les activités commerciales ne permettent pas d'atteindre ces objectifs s'il n'existe pas de cadre institutionnel démocratique qui, par définition, impose certaines conditions. La réglementation relative à la sécurité et aux émissions de véhicules et les règles applicables à la santé et à la sécurité dans les entreprises illustrent bien la nécessité de réglementer.

En ce qui concerne cet enjeu, les syndicats doivent intensifier leurs activités politiques en soulignant les caractéristiques essentielles du cadre de réglementation sociale en ce qui concerne la protection et la stabilisation. Les alliances constituées avec d'autres syndicats, par exemple les syndicats du secteur public et ouverts à nos idées, devraient devenir un élément central de cette stratégie.

En prenant des mesures pour lutter contre la flexibilité des systèmes de production, les syndicats doivent veiller à ce qu'il y ait une bonne implantation syndicale dans les sites de fabrication, que l'information sur d'éventuels transferts de production circule effectivement et que les mesures de riposte – dans l'absolu un refus d'accepter tout transfert d'activité – soient coordonnées de manière efficace. Les points faibles des systèmes de production juste à temps donnent aux syndicats des moyens d'action qui peuvent être également utilisés pour les aider à atteindre leurs objectifs. La coordination la plus efficace est assurée par des syndicats à l'échelle d'une branche qui englobent les activités des fournisseurs. S'il existe plusieurs syndicats au sein de la branche, il est essentiel de créer et de maintenir entre eux des liens de solidarité solides. Au niveau international, le partenaire le plus proche d'un syndicat de branche est la FIOM. Dans le cadre de son Département automobile, des structures permanentes (Groupes directeurs d'entreprise ou Conseils mondiaux) ont été créées et, même en l'absence de telles structures, une notification en temps voulu à la FIOM permet de mettre en place un soutien de solidarité efficace en faveur des syndicats nationaux de l'automobile impliqués dans des conflits sociaux.

En ce qui concerne les nouvelles formes d'organisation du travail, la question qui revêt la plus grande importance pour les syndicats est qu'ils doivent participer à leur élaboration et soient fortement représentés dans toute nouvelle structure. Pour ce qui est de l'organisation du travail reposant sur des équipes, établir une rotation au poste de chef d'équipe permet à un plus grand nombre de travailleurs d'acquérir des compétences et réduit les risques d'émergence de nouvelles structures de représentation parallèles et susceptibles d'être influencées par l'employeur. Faire en sorte que les travailleurs aient leur mot à dire lors du choix des chefs d'équipe est important quand aucune rotation n'est prévue. Dans ce cas, il faut parallèlement assurer une formation syndicale pour faire en sorte que ceux qui ont été retenus comprennent le rôle et les politiques du syndicat.

### **1.5 Opposition manifestée par les employeurs...**

Les travailleurs et les employeurs ne sont pas toujours d'accord. Cependant, la tendance croissante des employeurs à manifester leur opposition à la syndicalisation est plus inquiétante. Indépendamment des États autoritaires, la situation est probablement pire aux États-Unis et dans certains autres États qui sont fortement marqués par le programme néolibéral favorisant la déréglementation. Il existe un trop grand nombre d'entreprises aux États-Unis, y compris des entreprises étrangères, qui n'acceptent pas pleinement que les syndicats aient

le droit d'exister sauf s'ils ont obligés de le faire à la suite de campagnes syndicales durement menées, telles que celles qui ont fini par aboutir à la syndicalisation des travailleurs de l'industrie automobile à la fin des années 30 et au début des années 40. La législation du travail raisonnablement contraignante adoptée par l'administration Roosevelt pendant la Grande dépression y est pour beaucoup.

Cependant, depuis lors, les entreprises et leurs alliés politiques conservateurs luttent au niveau législatif et sur le terrain pour la suppression des acquis sociaux. Toute une industrie de consultants résolus à détruire les syndicats dans les entreprises et à réduire à néant les efforts de syndicalisation s'est développée. Aux États-Unis même, le taux de syndicalisation même dans l'industrie automobile où les syndicats sont toujours très présents, a diminué en raison de l'arrivée de « transplants » - usines japonaises et allemandes de fabrication de véhicules et de pièces détachées – qui, à quelques exceptions près, ont résisté à l'implantation des syndicats en appliquant une tactique antisyndicale classique.

L'envergure mondiale des entreprises américaines et l'influence de l'idéologie néolibérale ont favorisé la diffusion, dans les pays développés et en développement, de pratiques antisyndicales expérimentées aux États-Unis.

L'opposition à la syndicalisation manifestée par les entreprises allemandes et japonaises qui s'enorgueillissent d'avoir des rapports constructifs avec les syndicats dans leurs pays d'origine est de plus en plus fréquente. En outre, des chefs d'entreprise non américains importants remettent de plus en plus et publiquement en question l'efficacité des modèles de relations du travail fondés sur le partenariat social. Un plus grand nombre d'entreprises qui font état de coûts et « rigidités » supposés du partenariat social semblent se rallier tacitement à la plupart des critiques formulées par les entreprises extrémistes.

Dans de nombreux pays développés, l'opposition manifestée à l'égard des syndicats est le plus souvent axée sur le cadre des relations du travail et de la négociation collective et non sur la question de la « reconnaissance syndicale » proprement dite. Cela est essentiellement dû à la très grande disparité entre les législations nationales dans ce domaine. Mais il ne fait aucun doute que les systèmes de représentation et de négociation collective à l'échelle d'un secteur sont soumis à des pressions croissantes de la part des entreprises en Europe.

### **...Stratégies syndicales à l'égard de l'opposition manifestée par les employeurs**

Comme nous l'avons indiqué plus haut, les stratégies fondamentales du mouvement syndical, sont le renforcement des syndicats, une meilleure efficacité de l'action politique et la solidarité internationale. Les syndicats ne doivent pas cesser d'insister sur le fait que les systèmes fondés sur la coopération et la reconnaissance mutuelle ont permis aux parties à la négociation collective ainsi qu'à l'ensemble de la société d'obtenir des avantages précieux.

Le recrutement d'un plus grand nombre de jeunes et de femmes, ainsi que de travailleurs dans le secteur dit informel (c'est-à-dire sans aucune protection sociale ni réglementation) dans les syndicats de branche est également essentiel. Compte tenu des contraintes légales et des différences sociales et culturelles, les tactiques de syndicalisation seront très différentes, mais les syndicats doivent devenir plus attractifs pour ces groupes et exploiter de manière

efficace leurs ressources dans les campagnes de recrutement. Les alliances avec des mouvements sociaux qui sont d'accord de mener des actions collectives, aux côtés des syndicats, et de dénoncer les aspects anti-sociaux d'un programme de déréglementation dont les entreprises sont les instigatrices, revêtiront également de plus en plus d'importance.

Les syndicats renforcés par ces activités seront mieux à même de remporter la victoire dans les luttes menées sur le plan politique et des relations publiques pour la réforme du droit du travail favorables aux syndicats, la défense et le développement de systèmes fondés sur le partenariat social et la négociation collective à l'échelle du secteur.

En revanche, les modèles d'organisation sociale qui n'obéissent qu'aux lois du marché menacent de détruire le tissu social et de mettre en péril la performance de l'économie mondiale. Les syndicats et la négociation collective jouent un rôle essentiel en matière de distribution et de participation sans lequel la richesse mondiale produite par les activités économiques sera de plus en plus concentrée dans les mains de quelques uns. Le sous-développement et la réduction du pouvoir d'achat privent les entreprises de clients, l'économie mondiale d'une source de croissance durable dont le besoin se fait cruellement sentir et font peser un tribut injuste et inacceptable sur les travailleurs, leur famille et leurs communautés dans le monde entier.

## 2. Le secteur automobile en Chine

### 2.1 Introduction

La croissance rapide et la transformation du secteur automobile en Chine constituent l'un des changements les plus notables et les plus significatifs dans l'histoire mondiale de l'industrie automobile. Il y a seulement une dizaine d'années, l'industrie automobile chinoise se composait de milliers de petites entreprises fragmentées et d'entreprises d'État aux capacités techniques restreintes, coupées le plus souvent les unes des autres et aussi de l'économie mondiale. De nos jours, cette industrie est en voie d'être bientôt le troisième producteur national de véhicules derrière les États-Unis et le Japon. Elle est dominée par plusieurs grandes entreprises d'État chinoises intégrées qui sont de plus en plus capables de répondre à la demande intérieure en augmentation constante et qui exportent déjà des produits dans d'autres parties du monde.

Cette transformation sans précédent n'aurait pas pu se faire sans les investissements énormes effectués par les plus grands constructeurs automobiles mondiaux. Les efforts en cours d'accomplissement du gouvernement chinois et des entreprises étrangères pour restructurer de fond en comble le secteur automobile de ce pays y sont aussi pour quelque chose. L'investissement étranger qui s'est déversé dans le pays s'était déjà accéléré bien avant l'accession de la Chine à l'OMC en 2001. Les transnationales de l'automobile avaient annoncé les unes après les autres des plans destinés à renforcer leur capacité, assurer une part de marché et développer l'approvisionnement en Chine en pièces et composants de véhicules. Néanmoins, cette rivalité concurrentielle intense parmi les STN de l'automobile pour la recherche d'un profit et d'une part de marché en Chine ne s'est pas produite dans un vide sans réglementation. Tout au contraire, elle a été régulée attentivement par le gouvernement chinois, pour lequel l'industrie automobile joue un rôle d'importance stratégique pour le développement à venir des capacités de production du pays. Elle a aussi eu lieu en tenant compte des instructions contenues dans les règles fixées par l'OMC.

Les travailleurs/euses de l'industrie automobile du monde entier éprouvent toute une série de difficultés occasionnées par ces changements. Les modifications apportées au financement d'entreprise par l'établissement d'une nouvelle capacité chinoise ont réalloué et refaçonné le modèle mondial et régional de l'investissement, de la production et de l'approvisionnement. Les transnationales de l'automobile font tout leur possible pour intégrer les opérations actuelles et celles qui seront réalisées plus tard en Chine dans les chaînes de production mondiale d'automobiles – le type de gros efforts exigés des travailleurs/euses d'un pays à l'autre au cours des vingt dernières années. Parmi les effets, on relève des pressions accrues sur les emplois, les salaires et les conditions de travail, sans compter les tentatives patronales de tirer parti de l'intégration mondiale des chaînes de production en dressant les travailleurs/euses et les collectivités les un(e)s contre les autres. Les objectifs patronaux motivés par le profit visent dans de tels cas une déstabilisation des campagnes de syndicalisation, une dégradation des améliorations obtenues dans la négociation collective et un transfert des ressources de la collectivité nationale au profit d'entreprises privées.

Le défi présenté par la croissance industrielle en Chine aux travailleurs/euses et aux syndicats de l'industrie automobile dans le monde entier est complexe et difficile. **Le défi consiste à déterminer comment répondre aux transnationales de l'automobile qui opèrent dans le cadre des règles du commerce mondial de la société néo-libérale en partenariat avec le gouvernement chinois et ses entreprises, alors que les syndicats officiels contrôlés par l'État dans ce pays ont refusé ou n'ont pas réussi à s'engager dans la lutte en faveur des droits des travailleurs/euses et des syndicats reconnus dans le monde entier, à moins qu'ils n'aient refusé docilement d'admettre ces droits.** Les divers éléments de ce défi ne sont pas nouveaux pour le mouvement syndical international, ni tout à fait propres à la Chine, mais une fois combinés – et étant donné l'importance, la portée, le moment et la nature du changement qui s'opère dans ce pays – ce défi paraît nouveau et exceptionnel.

## 2.2 L'expansion des sociétés transnationales en Chine par l'investissement étranger

Le développement spectaculaire du secteur automobile en Chine a lieu à une époque où les sociétés transnationales (STN) se développent rapidement et jouent un rôle de plus en plus grand dans l'économie chinoise. Les statistiques des Nations Unies sur l'investissement direct étranger (IDE) au cours des dernières années indiquent comment les flux de capitaux des STN ont été réorientés vers la Chine. L'investissement direct étranger s'opère quand des STN investissent leurs capitaux dans des actifs productifs situés hors de leur pays d'origine. Il peut s'agir, entre autres, de l'acquisition d'une société étrangère, de la constitution d'une coentreprise en vue d'une exploitation avec des partenaires étrangers, de la mise en place ou de la modernisation de machines et d'équipements dans des installations du pays hôte.

Selon les statistiques publiées par les Nations Unies, la Chine représentait près de 9% de l'investissement direct étranger en 2003, ce taux ayant augmenté de plus de 50% en deux ans. Le flux d'investissement en Chine depuis le début des années 80 a procuré à ce pays une somme énorme de capitaux – près de 500 milliards

Tableau 2.1: Flux d'IDE dans l'économie nationale d'une sélection de grands pays, 2001-2003 (en milliards de dollars)

Région/économie d'accueil	2001	2002	2003*
<b>Monde</b>	<b>823.8</b>	<b>651.2</b>	<b>653.1</b>
<b>Économies développées</b>	<b>589.4</b>	<b>460.3</b>	<b>467.0</b>
Union européenne	389.4	374.4	341.8
Australie	4.0	14.0	10.0
Canada	28.8	20.6	11.1
Japon	6.2	9.3	7.5
États-Unis	144.0	30.0	86.6
<b>Pays en développement</b>	<b>209.4</b>	<b>162.1</b>	<b>155.7</b>
Afrique	18.8	11.0	14.4
Afrique du Sud	6.8	0.8	0.2
Amérique latine et Caraïbes	83.7	56.0	42.3
Brésil	22.5	16.6	9.1
Mexique	25.3	13.6	10.4
Asie et Pacifique	106.9	95.1	99.0
Chine	46.8	52.7	57.0
Hong Kong, Chine	23.8	13.7	14.3
Inde	3.4	3.4	3.4
Thaïlande	3.8	1.1	1.6
<b>Europe centrale et orientale</b>	<b>25.0</b>	<b>28.7</b>	<b>30.3</b>
République tchèque	5.6	9.3	5.6
Pologne	5.7	4.1	4.1
Fédération russe	2.5	2.4	5.2

Source: CNUCED

\* Estimation CNUCED

de dollars depuis que la Chine a commencé l'internationalisation de son économie. Il en résulte que **la part des STN dans la production des entreprises industrielles en Chine est passée du point zéro au début des années 80 à 12% en 1995, et elle a depuis lors plus que doublé pour atteindre 29% en 2002. Il n'est donc pas surprenant que la moitié environ des exportations chinoise en 2000 provenait de filiales étrangères de STN**, selon le Rapport des Nations Unies sur l'investissement dans le monde, alors qu'elles ne représentaient que 17% en 1990.

En 2003, l'investissement direct étranger en Chine était estimé à 57 milliards de dollars (voir tableau 2.1) pour l'ensemble des secteurs (pas seulement dans l'industrie automobile). La Chine est l'un des rares pays en développement à avoir reçu deux années de suite un investissement direct étranger d'un niveau très élevé, soit 53 milliards de dollars en 2002 et 47 milliards l'année précédente. Certains pays en développement ont exprimé leur inquiétude sur le fait que des STN réorientaient leur investissement étranger vers la Chine. Les statistiques de l'ONU montrent que cette opinion est fondée. D'une manière générale, les flux annuels d'investissement vers les pays en développement ont baissé de 26% de 2001 à 2003, alors que le flux vers la Chine augmentait de 22%. Il en est résulté que la part de la Chine dans l'investissement direct dans les pays en développement a progressé de 22% à 37%. Par contre, des pays comme le Brésil, le Mexique, l'Afrique du Sud, la Thaïlande et la Pologne, parmi d'autres pays en transition et en développement, ont subi une baisse égale ou supérieure à 10% en pourcentage.

Pour les pays en développement de la région Asie-Pacifique, y compris la Chine, l'investissement direct étranger a diminué de 7% entre 2001 et 2003. Néanmoins, ce déclin est dû aux baisses brusques dans les pays autres que la Chine. Si l'on exclut la Chine du total de la région, l'investissement direct dans tous les autres pays en développement de la région a baissé de 30% sur la période de deux ans. Du fait de cette répartition inégale, la part de la Chine dans les flux d'investissement direct dans les pays en développement de la région Asie-Pacifique a augmenté de 44% à 58%, autre indication frappante de l'intérêt porté par les STN à la Chine comme pays d'accueil pour leurs capitaux.

### **2.3 Accélération de l'investissement des STN dans le secteur automobile en Chine**

De 1996 à mi-2003, les constructeurs automobiles mondiaux ont investi des capitaux d'un montant de 12 milliards de dollars dans l'industrie automobile chinoise. Sur cette somme, 5 milliards avaient déjà été investis avant même l'entrée de la Chine à l'OMC en novembre 2001. Par la suite, **le rythme de l'investissement des entreprises étrangères dans ce secteur s'est accéléré du fait que les constructeurs automobiles se battaient pour obtenir des avantages sur le marché et avoir accès à une main-d'œuvre flexible et à bas-salaire**. Plus de la moitié des 12 milliards de dollars ont été investis par les STN de l'automobile en seulement dix-huit mois depuis le début en 2002 jusqu'à mi-2003.

En août 2003, la société d'investissement Goldman Sachs estimait à 10 milliards de dollars les investissements que les constructeurs automobiles réaliseraient au cours des 3 prochaines années. **Le total des capitaux annoncé publiquement met en lumière la ruée sauvage des STN de l'automobile, déterminées à accroître leurs actifs dans l'industrie automobile chinoise:**

Volkswagen - 6 milliards d'euros, Nissan - 1 milliard de dollars, KIA - 600 millions de dollars, DaimlerChrysler - 1 milliard d'euros, Ford - 1,5 milliard de dollars, PSA - 600 millions d'euros et Valeo - 500 millions d'euros, parmi d'autres.

Une nouvelle annonce a marqué ce qui pourrait être la première acquisition chinoise d'un constructeur automobile à l'étranger. Le conglomérat d'État China National Blue Star Group (le groupe Lanxing) a été sélectionné comme soumissionnaire privilégié pour l'entreprise South Korea's Ssangyong Motor, quatrième constructeur automobile du pays qui est sous le contrôle de ses créanciers depuis sa faillite survenue lors des crises financières en 1997-98. Si la transaction à laquelle les syndicats coréens sont opposés se réalise, le China National Blue Star Group détiendra alors une participation majoritaire dans l'entreprise.

#### **2.4 Restructuration et consolidation du secteur automobile en Chine**

Le secteur automobile en Chine s'est engagé dans une restructuration globale sous l'action combinée des politiques gouvernementales et des stratégies des STN dans le contexte de l'entrée du pays à l'OMC. Les STN recherchent des profits élevés, stables et durables pour leurs investissements en Chine. Une barrière à laquelle ils se heurtent dans ce pays est constituée par un patchwork de sous-marchés divisés par un protectionnisme régional. Les STN veulent supprimer les barrières intérieures entre les régions et les municipalités, et entre leurs opérations chinoises et mondiales. Leur but est de fabriquer de grands volumes et de les répartir au niveau national en Chine avec un minimum de barrières nationales et au moindre coût. Les exportations constituent une autre manière de tirer profit des bas-salaires, de la flexibilité et des économies d'échelle en Chine. **Les STN opérant en Chine, tout comme dans de nombreux autres pays, visent généralement à réduire les coûts unitaires de production, accroître la productivité, améliorer la qualité pour atteindre les normes mondiales, tout en conservant des salaires bas, des opérations flexibles, et en mettant les militant(e)s ouvriers/ères sur la défensive. Pendant ce temps, le gouvernement refuse d'admettre ou contrôle rigoureusement les droits des travailleurs/euses et des syndicats.**

**Beaucoup d'objectifs et d'intérêts des STN empiètent sur ceux de l'État chinois qui possède des entreprises d'assemblage et de fourniture de pièces dans le secteur, souvent conjointement avec des STN étrangères. Cependant, il y a aussi des intérêts divergents.** Des fonctionnaires du gouvernement chinois au niveau national, provincial ou municipal avec lesquels les STN doivent négocier, ont une position qui leur est propre quant à leurs intérêts et leurs objectifs. **Une position centrale concerne le développement rapide d'entreprises intégrées possédées par des intérêts chinois, en mesure de fabriquer une vaste gamme de modèles de véhicules comportant une part élevée d'éléments produits en Chine (y compris des composants à l'avant-garde technologique) et capables de concurrencer au plan international les grandes STN mondiales de l'automobile.**

Étant donné cet objectif de politique gouvernementale, les efforts accomplis par la Chine pour développer une industrie automobile nationale suivent une voie prévisible. Dans un marché national fermé et protégé, il a été permis au capital étranger de faire une entrée limitée et contrôlée. Le montage de kits partiellement démontés a conduit à des kits complètement désassemblés comportant davantage de pièces produites localement. La fabrication

est passée des pièces à forte intensité de main-d'œuvre qui était la règle auparavant à des composants d'une technologie plus avancée et d'une plus grande valeur ajoutée. Les constructeurs chinois de véhicules automobiles visent à développer une série complète de projets et de capacités techniques. Des entreprises chinoises importantes, intégrées et multinationales dans l'industrie automobile, capables de répondre à la demande intérieure et de se développer sur les marchés internationaux, devient une réalité.

#### Encadré 2.1

Le gouvernement chinois, dans son plan de développement du secteur, intitulé *Mise en oeuvre de la politique de l'industrie automobile*, rendu public en février 1994, a fixé une série d'objectifs dont les suivants :

- Production annuelle de 2,7-3 millions de véhicules, y compris 1,2 millions de voitures de tourisme d'ici à 2000
- Augmentation de la production annuelle pour atteindre six millions de véhicules d'ici à 2010, dont 4 millions de voitures
- Satisfaction de 90% de la demande locale par la production locale d'ici à 2000
- Réalisation d'économies d'échelle grâce à la création de 3 ou 4 géants automobiles
- Développement d'une industrie des composants, (production d'outils, de moules et de matrices)
- Nouveaux projets automobiles: au moins 150 000 par an

Les objectifs définissent le cadre de l'industrie automobile chinoise et, en ce qui concerne la production de voitures de tourisme, l'objectif annuel de 1,2 millions d'unités a été atteint en 2002, c'est-à-dire deux ans plus tard que la date prévue.

Source: Mark Bursa, "The Chinese car market", Aroq Limited, Novembre 2003

#### La consolidation et la restructuration du

**secteur automobile constituent aussi un objectif primordial du gouvernement chinois, qui vise la formation d'un petit nombre de très grands constructeurs automobiles intégrés verticalement.**

Le plan 2001-2005 du gouvernement pour l'industrie automobile prévoit une restructuration massive – de 118 constructeurs individuels à 3 grands groupes de l'automobile, et de plusieurs centaines de fournisseurs de pièces à 5-10 grands groupes de fournisseurs. La fermeture d'usines, la fusion et la consolidation d'opérations signifient sans doute des pertes d'emplois pour les travailleurs/euses. Beaucoup d'opérations actuellement en cours paraissent vulnérables. Le président de GM Chine a fait remarquer qu'environ 80 usines chinoises d'assemblage de véhicules n'ont pas produit plus de 10.000 unités chacune depuis leur mise en service.

Les conséquences sur les travailleurs/euses chinois(es) de l'automobile se reflètent dans la réduction rapide du nombre d'entreprises. Dans le secteur de l'assemblage des véhicules, le nombre d'entreprises a diminué de plus d'un tiers en cinq ans seulement, passant de 340 en 1996 à 217 en 2001, selon le cabinet d'expertise KPMG International. L'image est la même dans le secteur des composants où le nombre de producteurs nationaux de pièces a diminué de plus de moitié à la fin des années 90 avant de remonter légèrement à 2.724 en 2001.<sup>1</sup>

L'accroissement de la productivité et des revenus pour les opérations qui subsistent signifie une augmentation des marges bénéficiaires. Selon KPMG, la moyenne des marges bénéficiaires des 10 plus grandes entreprises étrangères qui ont investi dans les composants tournait autour de 20 pour cent, dans un secteur où la moyenne des marges ne dépasse pas souvent la moitié de ce taux. General Motors a signalé que ses bénéfices en Chine ont atteint 437 millions de dollars en 2003, le triple de ceux de l'année précédente. Volkswagen a annoncé des bénéfices mondiaux de 1,1 milliard d'euros en 2003, et selon certains analystes, l'entreprise aurait fait état de pertes sans les bénéfices réalisés dans ses opérations en Chine.<sup>2</sup>

<sup>1</sup> "China Automotive and Component Parts Market", KPMG Transaction Services, août 2003. C'est la source de toutes les références à KPMG.

<sup>2</sup> Les pressions inflationnistes sur le prix des véhicules et des composants en Chine, combinées aux questions d'actualité sur la qualité et la productivité, donnent à penser que les fabricants font face à des défis à la fois sur le revenu par unité et sur le coût, qui pourraient avoir un effet sur les marges bénéficiaires dans l'avenir.

## 2.5 Les grandes entreprises automobiles chinoises en partenariat avec des STN étrangères

Les entreprises suivantes forment en Chine les "Trois Grands" de l'automobile: Shanghai Automotive Industry Corporation (SAIC), First Auto Works (FAW) et Dongfeng Motor Corporation (DF, appelée auparavant Second Auto Works). FAW, SAIC et DF représentent ensemble la moitié environ de la production de véhicules légers dans le pays, et ce pourcentage devrait, selon les

Tableau 2.2: Les principaux groupes de l'automobile en Chine et leurs coentreprises (la production comprend les voitures particulières et quelques entreprises commerciales)

	Production estimée en 2003
<b>BEIJING AUTOMOTIVE INDUSTRY CORP.</b>	
Beijing Hyundai Motor Co.	47,801
Beijing Jeep Corp. (Beijing Automotive Industry Corp. 58%, DaimlerChrysler AG 42%)	29,799
<b>CHANG'AN AUTOMOBILE GROUP</b>	
Chongqing Chang'an Suzuki Automobile (Chang'an Automotive Liability 51%, Suzuki 35%, Nisshio Iwai Trading 14%)	92,948
Chang'an Ford Automobile Co. (Ford Motor Co. 50%, Chang'an Automotive Liability 50%)	23,882
<b>DONGFENG MOTOR CORP.</b>	
Dongfeng Motor Co. (Dongfeng Motors 50%, Nissan 50%)	325,158
Dongfeng Peugeot Citroen Automotive Co. (Dongfeng Motors 70%, PSA/Peugeot-Citroen 30%)	99,177
Dongfeng Fengshen	56,068
Dongfeng Yueda Kia Motor Co. (Kia 50%, Dongfeng Automotive Group 25%, Yueda 25%)	48,830
KIA - Dongfeng coentreprise, emplacement pas encore déterminé	--
Honda - Dongfeng coentreprise, Wuhan (Honda 50%, Dongfeng 50%) (annoncé)	--
<b>FIRST AUTO WORKS</b>	
First Auto Works	333,922
FAW-Volkswagen Automotive Co. (First Auto Works 60%, Volkswagen AG 30%, Audi AG 10%)	278,546
FAW Tianjin (Xiali)	102,034
Tianjin FAW Toyota Motor Co. (Toyota Motor Corp. 50%, Tianjin Automotive Industry Corp. 50%)	52,300
FAW Hainan Motor Co. (construit des automobiles de marque Mazda)	47,276
<b>JINBEI AUTO GROUP</b>	
Jinbei Auto	113,423
Jinbei GM Automotive Co. (First Auto Works-Jinbei Automotive Corp. 50%, General Motors 50%)	5,418
BMW Brilliance Auto Ltd. (BMW 50%, Brilliance China Automotive Holdings Ltd. 45%, Shenyang City 5%)	1,293
<b>SHANGHAI AUTOMOTIVE INDUSTRY CORP.</b>	
Shanghai Volkswagen Automotive Co. (Volkswagen AG 50%, Shanghai Automotive Industry Corp. 25%, Bank of China Shanghai Trust and Consulting 15%, CNAIC 10%)	364,859
Shanghai GM Automotive Co. (Shanghai Automotive Industry Corp. 50%, General Motors 50%)	175,797
GM-Wuling Automotive Stock Ltd. (Shanghai Automotive Industry Corp. 50%, General Motors 34%, Wuling Automotive 16%)	147,055
SAIC-CHERY	75,035
Yantai Bodyworks (GM 25%, SAIC 25%, Shanghai GM 25%)	--
GM - Isuzu - SAIC JV, camion de 10 tonnes (annoncé)	--
<b>GEELY AUTOMOTIVE</b>	<b>46,995</b>
<b>GUANGZHOU AUTOMOTIVE GROUP</b>	
Guangzhou Honda Automotive Co. (Guangzhou Automotive Group 50%, Honda Motor Co. 50%)	105,630
Toyota - Gauangzhou Auto Group JV, Guangdong (annoncé)	--
<b>ZHENGZHOU NISSAN AUTOMOBILE CO.</b>	<b>16,993</b>

Source: Automotive News, Global Insight

**estimations, rester à peu près le même jusqu'en 2007.** Chacun des Trois Grands disposent actuellement en Chine d'une capacité annuelle de production d'au moins 500.000 unités, le plus souvent dans le cadre de coentreprises avec des STN étrangères.

**Ainsi, chacun détient un partenariat avec au moins deux STN basées dans des régions différentes.** Par exemple, une STN est européenne alors que l'autre est nord-américaine ou de la région Asie-Pacifique. SAIC a eu un partenariat avec VW et GM; FAW avec VW et Toyota; et DF avec Nissan, Honda, KIA et PSA. Outre les Trois Grands en Chine, il y a un niveau 2 constitué par le Guangzhou Automotive Group et la Beijing Automotive Industry Corporation.

Dans l'industrie automobile du monde entier, les **grandes multinationales jouent un rôle très central dans le processus de restructuration et la Chine ne fait pas exception. Les trois plus importantes sont Volkswagen, General Motors et Nissan**, chacune possédant actuellement une capacité d'assemblage de 300.000 unités au moins par le biais de coentreprises avec leurs partenaires chinois respectifs. **Les autres STN d'assemblage menant des activités en Chine sont Honda, Toyota, Hyundai, Kia, DaimlerChrysler, Mitsubishi, Ford, Mazda, BMW et Suzuki.**

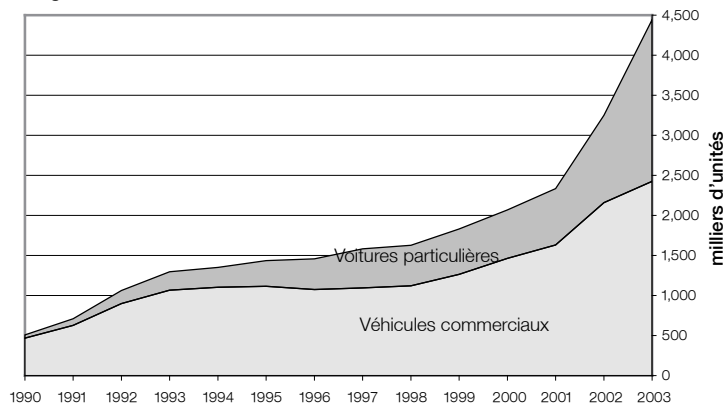
Plusieurs TNCs ont déjà établi des coentreprises ou en prévoient avec plusieurs groupes de constructeurs automobiles de Chine : VW – SAIC et FAW; GM – SAIC et le Jinbei Auto Group; Toyota – FAW et le Guangzhou Automotive Group; Honda – DF et Guangzhou Automotive; Hyundai-KIA – DF et la Beijing Automotive Industry Corp.

## 2.6 Augmentation rapide de la production de véhicules automobiles en Chine

La production totale de véhicules en Chine a dépassé pour la première fois les 4 millions d'unités en 2003, atteignant 4,4 millions d'unités, ce qui donne à la Chine la quatrième place parmi les constructeurs nationaux après les États-Unis, le Japon et l'Allemagne. La production chinoise de véhicules automobiles – y compris les voitures particulières, les camions et les autocars/autobus – a plus que doublé en tout juste trois ans de 2000 à 2003. La croissance a été particulièrement forte durant les deux années consécutives qui ont pris fin en 2003

avec jusqu'à deux millions d'unités. **Aucune autre industrie nationale n'a accru sa production aussi rapidement qu'en Chine.** Depuis le début des années 90, époque à laquelle l'industrie produisait 500.000 unités par an, en majorité des véhicules commerciaux, la production a progressé à un taux moyen sans précédent de 18% par an.

Diagramme 2.1: Production de véhicules automobiles en Chine, 1990-2003



Source: Wards.com, OCIA

**Les voitures particulières représentent la plus grande part de l'augmentation de production de ces dernières années car les objectifs industriels du gouvernement et les stratégies d'investissement des STN se sont focalisés sur ce secteur.** En 2003, la part des voitures particulières dans la production totale de véhicules était de 45%, alors qu'elle n'était que de 30% deux ans auparavant et de 18% seulement il y a une dizaine d'années. Depuis 1990, les chaînes d'assemblage des voitures particulières dans les usines chinoises se sont développées à un taux moyen annuel de 34%. Ce chiffre est à comparer au taux moyen de 13,5% pour les véhicules commerciaux qui constituaient un domaine d'attention du gouvernement dans la phase précédente du développement industriel. La production annuelle d'automobiles devrait dépasser celle des véhicules commerciaux d'ici quelques années.

**Tableau 2.3: Production de véhicules automobiles en Chine, 1990-2003**  
(par milliers d'unités)

Année	Voitures particulières		Véhicules commerciaux		Tous les véhicules
	000	%	000	%	
2003	2,019	45	2,425	55	4,444
2002	1,091	34	2,160	66	3,251
2001	704	30	1,631	70	2,334
2000	605	29	1,464	71	2,069
1999	565	31	1,265	69	1,830
1998	507	31	1,121	69	1,628
1997	488	31	1,095	69	1,583
1996	382	26	1,075	74	1,456
1995	321	22	1,114	78	1,435
1994	248	18	1,103	82	1,351
1993	230	18	1,067	82	1,297
1992	163	15	899	85	1,062
1991	81	11	628	89	709
1990	42	8	467	92	509

Source: Wards.com, OCIA

## 2.7 La demande intérieure continue également de progresser

Les ventes d'automobiles sur le marché chinois ont progressé jusqu'à maintenant avec suffisamment de rapidité pour absorber l'expansion de la capacité dans le pays. En 2003, les ventes de véhicules immatriculés sur le marché chinois ont dépassé pour la première fois les 4 millions d'unités, une augmentation de 1,1 million par rapport à l'année précédente. La croissance annuelle du marché a été supérieure à 35% deux années de suite, atteignant un total de 4,4 millions d'unités en 2003. **La Chine devient ainsi le troisième marché national en volumes des ventes après les États-Unis et le Japon.**

Les ventes de voitures particulières atteignaient presque 2 millions d'unités en 2003, une augmentation de 1,2 million par rapport à l'année précédente, et trois fois et demie le niveau de 1999 (à comparer au doublement des ventes de véhicules commerciaux durant la même période). La demande en automobiles est surtout concentrée sur les régions côtières fortement urbanisées de Shanghai et de Guangzhou, ainsi qu'à Beijing. La demande en berlines a été forte y compris pour les modèles Honda Accord, VW Passat, GM Buick Regal et Mazda 6. Les taxis dont le nombre augmente et qui circulent dans les principales villes chinoises ont aussi alimenté la demande en automobiles.

Les fabricants de voitures de luxe font preuve de grande activité en Chine. VW monte et commercialise des modèles Audi, BMW a commencé à produire des modèles des séries 3 et 5, et DaimlerChrysler a annoncé des projets d'assemblage de Mercedes-Benz. GM a aussi des projets d'assemblage de Cadillac CKD, Ford considère les marques Land Rover et Volvo, et l'on signale que Toyota envisage d'avoir des concessionnaires pour la Lexus à Shanghai, Guangzhou et Beijing.

Tableau 2.4: Ventas de véhicules 1999-2003 (milliers d'unités)

	1999	2000	2001	2002	2003
Voitures particulières	570	613	781	1,126	1,970
Véhicules commerciaux, y compris les autobus	1,262	1,476	1,642	2,122	2,420
<b>Tous les véhicules</b>	<b>1,832</b>	<b>2,089</b>	<b>2,423</b>	<b>3,248</b>	<b>4,390</b>
<i>Augmentation annuelle du nombre</i>					
Voitures particulières	--	43	168	345	844
Véhicules commerciaux, y compris les autobus	--	214	166	480	298
<b>Tous les véhicules</b>	<b>--</b>	<b>257</b>	<b>334</b>	<b>825</b>	<b>1,142</b>
<i>Augmentation annuelle %</i>					
Voitures particulières	--	8%	27%	44%	75%
Véhicules commerciaux, y compris les autobus	--	17%	11%	29%	14%
<b>Tous les véhicules</b>	<b>--</b>	<b>14%</b>	<b>16%</b>	<b>34%</b>	<b>35%</b>

Source: VDA, Wards.com, International Herald Tribune

Il y a une très forte demande en modèles très luxueux de la part de personnes en nombre relativement faible qui profitent de manière disproportionnée de la restructuration de l'économie chinoise et de la répartition actuellement très inégale des revenus et des richesses. Pour BMW et Mercedes, les ventes les plus fortes concernent leurs modèles les plus spacieux et les plus chers qui coûtent au moins 100.000 dollars l'unité – à la différence des autres pays où ce sont leurs modèles les moins chers qui se vendent le plus.

## 2.8 La capacité d'assemblage prévue devrait fortement augmenter au cours de cette décennie

Les prévisions de capacité d'assemblage indiquent une rapide augmentation d'échelle dans l'industrie automobile chinoise au cours des prochaines années dans le cas où les conditions demeureraient inchangées. Durant le second semestre de 2003 et en 2004, les STN de l'automobile ont publié une série d'annonces portant sur des investissements destinés à accroître et accélérer l'installation d'une nouvelle capacité, notamment pour des voitures particulières.

Pour expliquer les plans d'investissement annoncés, le Département de l'automobile de la Fédération internationale des organisations de travailleurs de la métallurgie a réuni les données publiques disponibles jusqu'en février 2004 afin de prévoir la taille et la répartition de la capacité d'assemblage en 2007, en prenant comme hypothèse la matérialisation des plans des entreprises. Sur la base de cette analyse, **la capacité d'assemblage en 2003 est estimée à 3,6 millions d'unités. Selon cette prévision, elle atteindrait 5,2 millions d'unités en 2005 pour monter à 7,7 millions d'ici 2007. En d'autres termes, la capacité ferait plus que doubler en quatre ans seulement si les plans annoncés se réalisaient.**

La prévision s'applique aux opérations inscrites au tableau 2.2, et représente les principaux groupes de producteurs automobiles en Chine. Elle concerne toute la capacité d'assemblage des voitures particulières (y compris les véhicules de type utilitaire/sport de faible tonnage)

**Tableau 2.5: Prédiction de capacité d'assemblage des principaux groupes chinois de l'automobile et leurs coentreprises, 2003-2007\*** (par milliers d'unités; comprend les voitures particulières et certains véhicules commerciaux)

	Partenaire étranger	2003	2004	2005	2006	2007
<b>BEIJING AUTOMOTIVE INDUSTRY CORP.</b>		<b>80</b>	<b>230</b>	<b>355</b>	<b>355</b>	<b>655</b>
Beijing Hyundai Motor Co.	Hyundai	50	200	300	300	600
Beijing Jeep Corp.	DC	30	30	55	55	55
<b>CHANG'AN AUTOMOBILE GROUP</b>		<b>150</b>	<b>150</b>	<b>220</b>	<b>270</b>	<b>420</b>
Chongqing Chang'an Suzuki Automobile	Suzuki	100	100	120	120	120
Chang'an Ford Automobile Co.	Ford	50	50	100	150	300
<b>DONGFENG MOTOR CORP. (DF)</b>		<b>661</b>	<b>786</b>	<b>1,136</b>	<b>1,556</b>	<b>1,626</b>
Dongfeng Motor Co.	Nissan	325	330	330	550	620
Dongfeng Peugeot Citroen Automotive Co.	PSA	150	200	300	300	300
Dongfeng Fengshen		56	56	56	56	56
Dongfeng Yueda Kia Motor Co.	KIA	100	150	400	400	400
Honda - Dongfeng export-only JV, Wuhan	Honda	30	50	50	50	50
KIA coentrepr. avec Dongfeng, emplac. p. encore déterminé	KIA	0	0	0	200	200
<b>FIRST AUTO WORKS (FAW)</b>		<b>916</b>	<b>966</b>	<b>1,036</b>	<b>1,036</b>	<b>1,736</b>
First Auto Works		334	334	334	334	334
FAW-Volkswagen Automotive Co.	VW, Audi	350	350	350	350	700
FAW Tianjin (Xiali)		102	102	102	102	102
Tianjin FAW Toyota Motor Co.	Toyota	50	80	150	150	500
FAW Hainan Motor Co.		80	100	100	100	100
<b>JINBEI AUTO GROUP</b>		<b>193</b>	<b>193</b>	<b>193</b>	<b>193</b>	<b>193</b>
Jinbei Auto		113	113	113	113	113
Jinbei GM Automotive Co.	GM	50	50	50	50	50
BMW Brilliance Auto Ltd.	BMW	30	30	30	30	30
<b>SHANGHAI AUTOMOTIVE INDUSTRY CORP. (SAIC)</b>		<b>1,036</b>	<b>1,096</b>	<b>1,256</b>	<b>1,406</b>	<b>1,856</b>
Shanghai Volkswagen Automotive Co.	VW	450	450	450	450	900
Shanghai GM Automotive Co.	GM	200	200	300	300	300
GM-Wuling Automotive Stock Ltd.	GM	186	186	186	336	336
SAIC-CHERY		100	150	200	200	200
Yantai Bodyworks	GM	100	100	100	100	100
GM - Isuzu - SAIC JV, camion de 10 tonnes	GM	0	10	20	20	20
<b>GEELY AUTOMOTIVE</b>		<b>230</b>	<b>350</b>	<b>500</b>	<b>500</b>	<b>500</b>
<b>GUANGZHOU AUTOMOTIVE GROUP</b>		<b>230</b>	<b>270</b>	<b>270</b>	<b>270</b>	<b>470</b>
Guangzhou Honda Automotive Co.	Honda	230	270	270	270	270
Toyota - Guangzhou Auto Group JV, Guangdong	Toyota	0	0	0	0	200
<b>ZHENGZHOU NISSAN AUTOMOBILE CO.</b>	<b>Nissan</b>	<b>17</b>	<b>17</b>	<b>17</b>	<b>17</b>	<b>17</b>
<b>Autres coentreprises en exploitation ou prévues</b>						
DC-Fujian Motor Ind. Grp-China Motor Corp. JV, Fuzhou	DC	0	0	40	40	40
Nanjing Fiat	Fiat	50	100	150	150	150
Volvo - China National Heavy Truck Corp JV, Jinan	Volvo	0	0	2	2	2
<b>CAPACITÉ PRÉVUE</b>		<b>3,563</b>	<b>4,158</b>	<b>5,175</b>	<b>5,795</b>	<b>7,665</b>
Augmentation annuelle du nombre d'unités		--	595	1,017	620	1,870
% augmentation annuelle		--	16.7%	24.5%	12.0%	32.3%

Note: La capacité prévue est basée sur les plans d'expansion indiqués par les fabricants

Source: Automotive News, Just-Auto.com, WardsAuto.com, Financial Times, International Herald Tribune, CMS Global Insight, KPMG

\* Cette projection est basée sur les rapports rendus publics et les avis publiés par les entreprises. Ne figurent pas dans le tableau toutes les opérations d'assemblage de moteurs réalisées en Chine.

ainsi que certains véhicules commerciaux. Elle ne comprend pas certaines entreprises d'État de fabrication d'équipements destinés aux exploitations agricoles et aux forces armées qui produisent aussi des véhicules commerciaux. Les détails de cette prévision se trouvent au tableau 2.5 ventilée par principaux groupes chinois de l'automobile.

La capacité combinée d'assemblage des trois plus importants groupes chinois de l'automobile (les Trois Grands) – SAIC, FAW et DF – était estimée à 2,6 millions d'unités en 2003, soit 73% du total. Ceci incluait à la fois les coentreprises et quelques installations propriété d'État. Selon les plans annoncés, la capacité prévue des Trois Grands devrait doubler d'ici 2007 pour atteindre 5,2 millions d'unités. On s'attend à une réduction légère de leur part combinée du total qui serait de 68% selon les prévisions et à une répartition plus égale de leurs parts, environ 23% pour chacun d'entre eux.

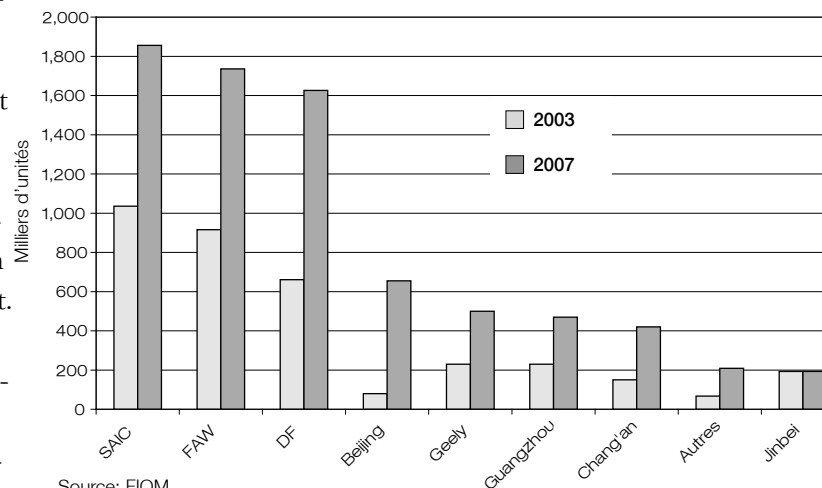
SAIC et FAW devraient gagner chacun plus de 800.000 unités, ce qui amènerait leur total annuel à 1,9 et 1,7 million d'unités respectivement. Dongfeng totaliserait l'augmentation de capacité la plus grande avec près de 1 million d'unités, ce qui lui donnerait

un total annuel de 1,6 million d'ici 2007. Beijing Automotive Industry Corp. et les partenaires de son alliance auraient le taux d'accroissement le plus élevé, jusqu'à huit fois supérieur selon les prévisions.

Une autre prévision de la capacité provient de la perspective annoncée par les coentreprises partenaires des STN. Le tableau 2.6 regroupe les prévisions de capacité des alliances avec des STN, en excluant les opérations des seules entreprises d'État qui n'ont pas de partenaire étranger. Les opérations relatives aux STN avaient une capacité estimée à 2,6 millions d'unités en 2003. Cela signifie que les **trois-quarts de la capacité de l'industrie automobile indiquée au tableau 2.5 pour 2003 provenaient de la propriété conjointe de STN étrangères et de l'État chinois. Le quart restant représentait uniquement les intérêts du gouvernement chinois dans des entreprises d'État (à l'exclusion des entreprises d'État de fabrication d'équipements destinés aux exploitations agricoles et aux forces armées qui produisent aussi des véhicules commerciaux).**

Les coentreprises de l'alliance VW et GM (y compris Fiat et Suzuki) détenaient les plus fortes capacités annuelles des STN en 2003: VW avec 800.000 unités et GM avec 680.000. Un niveau 2 avec une capacité de 130.000 à 340.000 unités comprend Honda, PSA et les alliances Nissan-Renault, Ford-Mazda et DaimlerChrysler-Mitsubishi-Hyundai-Kia (DC-M-H-K).

Diagramme 2.2: Capacité prévue des principaux groupes chinois de l'automobile



**Tableau 2.6: Prédiction de la capacité d'assemblage des principales coentreprises en Chine en partenariat avec des STN, 2003-2007\*** (par milliers d'unités; comprend les voitures particulières et certains véhicules commerciaux)

	partenaire étranger / Alliance	2003	2004	2005	2006	2007
<b>BMW BRILLANCE AUTO LTD</b>	<b>BMW</b>	<b>30</b>	<b>30</b>	<b>30</b>	<b>30</b>	<b>30</b>
<b>DAIMLERCHRYSLER - HYUNDAI - KIA - MITSUBISHI</b>	<b>DC-Hyun-Kia-Mit All.</b>	<b>180</b>	<b>380</b>	<b>795</b>	<b>995</b>	<b>1,295</b>
Beijing Jeep Corp.	DC	30	30	55	55	55
DC-Fujian Motor Ind. Grp-China Motor Corp. JV, Fuzhou	DC	0	0	40	40	40
Beijing Hyundai Motor Co.	Hyundai	50	200	300	300	600
Dongfeng Yueda Kia Motor Co.	KIA	100	150	400	400	400
KIA - Dongfeng JV, emplacement pas encore déterminé	KIA	0	0	0	200	200
<b>FORD - MAZDA</b>	<b>Ford-Maz All.</b>	<b>130</b>	<b>150</b>	<b>200</b>	<b>250</b>	<b>400</b>
Chang'an Ford Automobile Co.	Ford	50	50	100	150	300
FAW Hainan Motor Co. (Automobiles de marque Mazda)		80	100	100	100	100
<b>GENERAL MOTORS - FIAT - SUZUKI</b>	<b>GM-Fiat-Suz-Isuz All.</b>	<b>686</b>	<b>746</b>	<b>926</b>	<b>1,076</b>	<b>1,076</b>
Nanjing Fiat	Fiat	50	100	150	150	150
Yantai Bodyworks	GM	100	100	100	100	100
GM - Isuzu - SAIC JV, camion de 10 tonnes	GM	0	10	20	20	20
GM-Wuling Automotive Stock Ltd.	GM	186	186	186	336	336
Jinbei GM Automotive Co.	GM	50	50	50	50	50
Shanghai GM Automotive Co.	GM	200	200	300	300	300
Chongqing Chang'an Suzuki Automobile	Suzuki	100	100	120	120	120
<b>HONDA</b>	<b>Honda</b>	<b>260</b>	<b>320</b>	<b>320</b>	<b>320</b>	<b>320</b>
Guangzhou Honda Automotive Co.	Honda	230	270	270	270	270
Honda - Dongfeng export-only JV, Wuhan	Honda	30	50	50	50	50
<b>RENAULT-NISSAN</b>	<b>Ren-Nis All.</b>	<b>342</b>	<b>347</b>	<b>347</b>	<b>567</b>	<b>637</b>
Dongfeng Motor Co.	Nissan	325	330	330	550	620
Zhengzhou Nissan Automobile Co.	Nissan	17	17	17	17	17
<b>DONGFENG PEUGEOT CITROEN AUTOMOTIVE CO.</b>	<b>PSA</b>	<b>150</b>	<b>150</b>	<b>150</b>	<b>300</b>	<b>300</b>
<b>TOYOTA</b>	<b>Toyota</b>	<b>50</b>	<b>80</b>	<b>150</b>	<b>150</b>	<b>700</b>
Tianjin FAW Toyota Motor Co.	Toyota	50	80	150	150	500
Toyota - Guangzhou Auto Group JV, Guangdong	Toyota	0	0	0	0	200
<b>VOLVO - CHINA NATIONAL HEAVY TRUCK CORP JV, Jinan Volvo\</b>		<b>0</b>	<b>0</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>2</b>
<b>VOLKSWAGEN</b>	<b>VW</b>	<b>800</b>	<b>800</b>	<b>800</b>	<b>800</b>	<b>1,600</b>
Shanghai Volkswagen Automotive Co.	VW	450	450	450	450	900
FAW-Volkswagen Automotive Co.	VW, Audi	350	350	350	350	700
<b>Capacité prévue des STN étrangères TNCs</b>		<b>2,628</b>	<b>3,003</b>	<b>3,720</b>	<b>4,490</b>	<b>6,360</b>
<b>Augmentation annuelle du nombre d'unités</b>		--	<b>375</b>	<b>717</b>	<b>770</b>	<b>1,870</b>
<b>% augmentation annuelle</b>		--	<b>14.3%</b>	<b>23.9%</b>	<b>20.7%</b>	<b>41.6%</b>

Note: La capacité prévue est basée sur les plans d'expansion indiqués par les fabricants

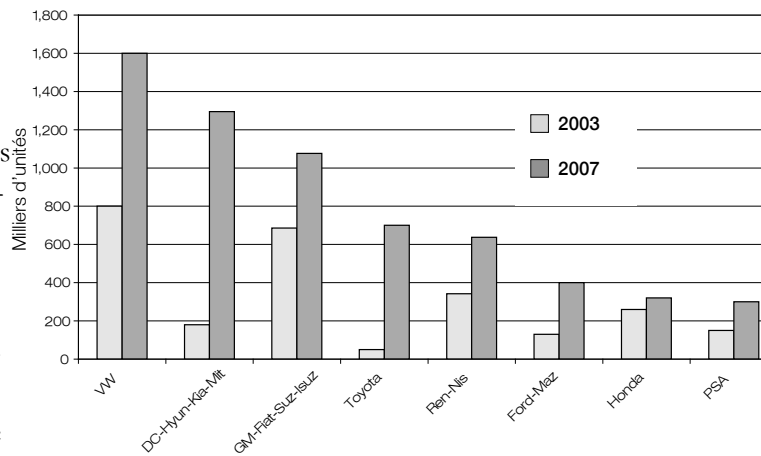
Source: Automotive News, Just-Auto.com, WardsAuto.com, Financial Times, International Herald Tribune, CMS Global Insight, KPMG

\* La capacité unitaire de certaines opérations peu importantes en coentreprise peut ne pas être comprise.

On prévoit que la capacité des opérations menées par les coentreprises des STN fera plus que doubler pour atteindre 6,4 millions d'unités d'ici 2007, selon l'analyse faite par la FIO M (voir tableau 2.6), et qu'elle sera presque entièrement consacrée à l'assemblage de voitures particulières et de véhicules de type utilitaire/sport de faible tonnage. L'expansion la plus

importante prévue jusqu'en 2007 concerne les STN coréennes, Hyundai et Kia, et devrait porter sur une augmentation d'environ 1 million d'unités. VW occupe la deuxième place pour l'augmentation du nombre d'unités avec 800.000. Toyota, GM et Nissan prévoient aussi une expansion substantielle. Les projets de Toyota visent à multiplier par quatorze sa capacité et de porter son objectif annuel de 700.000 unités à 2007 au lieu de 2010.

Diagramme 2.3: Capacité prévue des alliances de STN de l'automobile en Chine



Source: FIO M

## 2.9 La capacité prévue de la Chine devrait fortement dépasser la demande intérieure

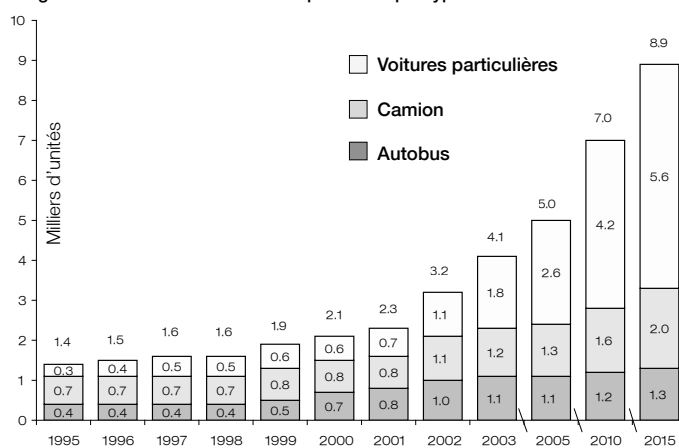
Avec l'augmentation spectaculaire de capacité annoncée, une question fondamentale concerne l'utilisation de tout ce potentiel de production automobile. La demande intérieure sera-t-elle suffisante forte dans l'avenir pour absorber la production, cela amènera-t-il une sous-utilisation de la capacité, les STN et le gouvernement chinois visent-ils à exporter le surplus dans le reste du monde?

Les prévisions concernant le taux de croissance des ventes de véhicules en Chine varient. Par exemple, un analyste du Boston Consulting Group a prévu une croissance annuelle de 10% jusqu'à la fin de la décennie, ce qui donnerait 8 millions de véhicules vendus d'ici 2010.

KPMG a pronostiqué un taux moins élevé de 7,9 pour cent par an entre 2002 et 2015, ce qui porterait les ventes à 7 millions d'unités en 2010. Ce chiffre engloberait 4,2 millions de voitures particulières, dont le nombre devrait augmenter plus rapidement que celui des véhicules commerciaux.

**Il faut s'attendre à court terme à un déséquilibre important entre la capacité de production de la Chine et la demande intérieure dans le**

Diagramme 2.4: Ventes annuelles et prévisions par type de véhicule



Source: KPMG, "China automotive and components parts market", août 2003

**secteur des voitures particulières (y compris les modèles de type utilitaire/sport), qui est le secteur visé par presque tous les plans d'expansion des STN.** Si l'on s'en tient aux prévisions du cabinet KPMG, les ventes de voitures particulières sur le marché chinois en 2007 devraient approcher 3 millions d'unités. À comparer à la capacité prévue de production automobile d'environ 6 millions d'unités dans le cas où les plans d'expansion annoncés se réaliseraient.

**Une capacité d'environ 50% supérieure à celle nécessaire pour satisfaire la demande intérieure chinoise pourrait exister pour les voitures particulières**

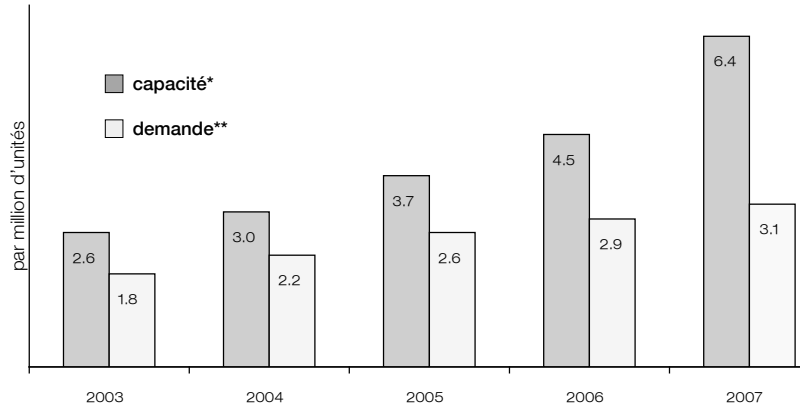
**d'ici 2007 – une différence de 3 millions d'unités, l'équivalent de la production de 15 à 20 usines d'assemblage automobile de taille moyenne.** Les prévisions jusqu'à 2010 indiquent aussi une différence annuelle de 3 millions d'unités entre les ventes d'automobiles prévues sur le marché intérieur chinois et la capacité d'assemblage.

Certaines indications montrent que les plans d'investissement annoncés par les STN suscitent une frénésie concurrentielle pour développer la capacité, gagner une part de marché et préserver une portion des bénéfices escomptés des opérations à faible coût réalisées en Chine. Une telle dynamique peut amener un surplus de capacité capable d'aggraver les pressions déflationnistes présentes en Chine et dans l'industrie mondiale. Certains analystes dans l'industrie prévoient que la capacité annuelle d'assemblage en Chine pourrait dépasser la demande de quatre millions d'unités.

Reuters a rapporté une mise en garde publiée par l'agence de presse officielle Xinhua en 2003 selon laquelle "avec les milliards de dollars de capacité supplémentaire encore à venir, l'industrie automobile du pays commence à donner des signes de surchauffe avec l'émergence d'un investissement inutile" qui fait craindre la présence d'un "potentiel de risques énormes avec la réitération de construction d'installations et de capacité d'expansion, qui pourrait conduire à un montage de prêts bancaires irrécouvrables, à du chômage et des faillites pour certaines entreprises". Au vu de ce risque, la Commission chinoise de planification et l'Administration d'État pour le développement ont envisagé l'adoption d'une directive destinée à empêcher les banques d'accorder des prêts aux constructeurs automobiles et aux gouvernements locaux pour bâtir ou agrandir des usines de construction automobile.

La question se pose quant à l'emploi de la capacité d'assemblage prévue qui dépassera la demande en Chine et qui pourra produire des millions d'unités. Il faut espérer une augmentation des exportations vers d'autres pays de la région Asie-Pacifique. Sur la base du développement des modes de production automobile dans le monde, on peut sans doute s'attendre à ce que d'autres régions soient aussi les destinataires des exportations.

Diagramme 2.5: Demande prévue dans l'automobile et capacité d'assemblage des STN en Chine



\* Comprend les voitures particulières, les utilitaires de type sport (SUV) et les minibus. Comprend aussi certains véhicules utilitaires, représentant moins de 5% du total.

\*\* Extrapolé des prévisions du cabinet d'expertise KPMG pour les voitures particulières. Source: FIO M

## 2.10 Les constructeurs automobiles redoublent d'efforts pour acheter davantage de pièces en Chine

Les stratégies mondiales d'approvisionnement des STN avec les politiques du gouvernement de localisation de la production poussent au développement de la production de composants en Chine. Par exemple, General Motors a acheté en 2002 pour 1,1 milliard de dollars de pièces fabriquées en Chine et a presque triplé ce montant en 2003 avec 3 milliards de dollars. L'entreprise a annoncé qu'elle en achètera chaque année pour plus de 10 milliards de dollars d'ici 3 à 5 ans, pour être utilisées en Chine et dans ses usines nord-américaines. Sur un total de 10 milliards de dollars, 4 milliards seront affectés à des usines d'assemblage situées hors de Chine (200 millions de dollars en 2003) tandis que les autres 6 milliards serviront aux opérations en Chine (le double du niveau 2003).

Selon GM, 40% des composants utilisés en Chine sont actuellement exportés des usines d'Amérique du Nord, et cette part ira en diminuant avec le transfert de l'approvisionnement à des sources locales.<sup>3</sup> La plus grande partie concernera des opérations mettant en jeu des fournisseurs des STN. GM a environ 200 fournisseurs en Chine, y compris Delphi, Visteon, Johnson Controls, Lear et Magna, parmi d'autres. Selon Automotive News, les coentreprises internationales représentent environ 75% des achats de pièces par GM en Chine, les 25% restants provenant de fournisseurs nationaux chinois.

**D'autres STN de l'automobile ont annoncé des plans ambitieux pour abaisser les coûts de production en réduisant l'emploi de pièces importées en Chine et en s'approvisionnant davantage localement, avec dans de nombreux cas comme objectif complémentaire de stimuler les exportations à partir de leurs opérations en Chine.** VW a déclaré en 2003 qu'elle voulait réduire de 20% en 4 à 5 ans la part de composants importés pour ses usines chinoises. Une part importante d'un investissement de 6 milliards d'euros sera affectée à la fabrication de pièces, ce qui rendra possible la localisation du contenu. PSA annonce qu'elle augmentera de 45% à 60% d'ici 2005 le pourcentage de pièces livrées par des fournisseurs locaux, et que l'entreprise est déjà parvenue à atteindre 85% de contenu local sur l'un de ses modèles Citroën.

Ford signale que le total de ses achats de pièces en Chine était inférieur à 100 millions de dollars en 2002 et qu'ils devraient augmenter jusqu'en 2010 pour atteindre 10 milliards de dollars. DaimlerChrysler a aussi annoncé qu'elle recherche des fournisseurs en Chine pour fabriquer des pièces bon marché pour ses opérations en Chine et dans le reste du monde. Selon Automotive News, "les constructeurs automobiles sont actuellement presque en état de frénésie à l'idée d'avoir la possibilité d'acheter des pièces bon marché en Chine".

---

<sup>3</sup> La réclamation de cette entreprise n'a pas permis un rapprochement avec les données gouvernementales nord-américaines sur les exportations de composants en Chine.

## 2.11 Les fournisseurs mondiaux de l'automobile cherchent à investir et se développer en Chine

**La plupart des fabricants de pièces destinées aux plus importantes STN de niveau 1, mènent des activités en Chine, poussés par les demandes des transnationales de l'assemblage pour établir une capacité locale de fabrication et attirés par des bénéfices rendus possibles par le bas niveau des salaires et la flexibilité des opérations. Les fabricants mondiaux de pièces pénètrent sur le marché sous la forme de coentreprises avec des partenaires chinois ou d'entreprises cent pour cent étrangères.** Les fournisseurs des STN peuvent être propriétaires à 100% d'une entreprise en Chine, à l'inverse des entreprises d'assemblage étrangères dont la part est limitée à une participation 50% (sauf si l'opération d'assemblage est destinée uniquement à l'exportation).

Les quatre plus grands fabricants mondiaux de pièces – Delphi, Robert Bosch, Denso et Visteon – possédaient ensemble en 2002 une part d'environ 9% du marché des pièces en Chine, selon le cabinet KPMG. Les autres STN produisant des pièces en Chine incluent Valeo, GKN, Kolbenschmidt Pierburg (une filiale de Rheinmetall), Lear, Continental, TRW, Dana et Tenneco, parmi d'autres. Tout comme les entreprises d'assemblage, les fabricants de pièces de niveau 1 s'efforcent aussi de transférer leurs propres chaînes de fabrication en Chine.

**Denso** a transféré comme les autres fabricants mondiaux de pièces sa production en Chine pour tirer profit des faibles coûts de fabrication et pour approvisionner le secteur d'assemblage de véhicules qui se développe rapidement. En plus de ses six usines, Denso a annoncé fin 2003 la création d'une coentreprise avec Fawer Automotive Parts du groupe FAW pour produire des climatiseurs pour Toyota et d'autres STN étrangères de l'automobile.

**Delphi** en tant que plus grand fabricant étranger de pièces en Chine en 2003 avec près de 500 millions de dollars investis dans 14 société en coentreprise ou en propriété exclusive, ainsi qu'un centre technique, fournit presque toutes les entreprises d'assemblage en Chine à partir de plus d'une douzaine d'usines. Visteon a actuellement en Chine 4 usines fabriquant des panneaux de porte, des tableaux de bord, des pare-chocs et aussi d'autres pièces, avec son principal site de production et d'études techniques à Shanghai.

**Bosch** avec 7 entreprises cent pour cent étrangères et 10 coentreprises a annoncé qu'elle achèterait pour près de 1 milliard d'euros de composants en Chine, par rapport aux 300 millions d'euros achetés cette année (sur un budget d'achat d'environ 20 milliards d'euros). **Valeo** dans le même temps a 8 coentreprises avec 9 fabriques et prévoit d'en construire 9 autres, ce qui représente un investissement de 500 millions d'euros jusqu'en 2006. Elle prévoit de tripler ses achats de composants en Chine jusqu'à 1 milliard d'euros par an, ce qui représente un cinquième de son total mondial et devrait provoquer une réduction d'activité chez des fournisseurs de niveau 2 en Europe.

**Tenneco**, comme Denso, espère tirer avantage de l'accélération de la croissance des constructeurs automobiles japonais en Chine. Tenneco avec cinq coentreprises compte comme clients Nissan, Mitsubishi et Suzuki, et déclare avoir pour objectif de réduire les coûts par une meilleure localisation de la production au lieu d'importer 25 à 60% de ses composants. Au début de 2004, **Mando** qui est l'un des plus grands fabricants de pièces en Corée du

Sud, a annoncé un plan d'investissement de 160 millions de dollars en Chine pour former 10 coentreprises d'ici 2007 avec pour objectif 1 milliard de dollars de ventes annuelles d'ici 2010.

Parmi les entreprises d'État les plus importantes et représentatives de Chine qui produisent des pièces, il y a SAIC qui possède une structure verticale intégrée et qui couvre la chaîne de production automobile dans sa totalité. Les seules capacités de fabrication de SAIC couvrent tous les systèmes des véhicules – depuis le moteur, la transmission et les composants du châssis jusqu'à la carrosserie, les parties intérieures et extérieures. L'entreprise assure des fournitures dans ses propres usines d'assemblage et dans d'autres coentreprises d'assemblage. Dans ses commentaires sur les relations de SAIC en tant que fournisseur avec VW, le professeur Tomoo Marukawa de l'Université de Tokyo notait dans une étude récente que "le système de fourniture de Shanghai Volkswagen paraît résulter d'une lutte entre deux protagonistes, la municipalité de Shanghai, qui détient 25% de la coentreprise, et le gouvernement central avec une participation de 10% dans Shanghai VW. Finalement, la plus grande part des pièces et des composants produits en Chine sont achetés chez Shanghai et 44% chez des fournisseurs SAIC".

SAIC avec ses 58 fournisseurs en partenariat, y compris dix coentreprises avec des STN qui produisent des composants comme Visteon, GKN, Valeo, Kolbenschmidt, ZF, Bosch, TRW et Kioto, a l'intention de donner une impulsion aux exportations. Elle exporte déjà des arbres de roue motrice, des boîtes de vitesses, des revêtements de siège et des roues en aluminium. Elle exporte aussi les modèles VW Passat et Buick GL8 aux Philippines et Polo en Australie.

## 2.12 Émergence du rôle de la Chine dans le commerce extérieur de l'automobile

L'accroissement de la **dimension du commerce extérieur dans le secteur automobile en Chine est la combinaison de deux développements. D'un côté la substitution des composants importés par des produits fabriqués localement et d'un autre côté le développement de capacités tournées vers l'exportation.** La directive du gouvernement de 1994 *Mise en œuvre d'une politique de l'industrie automobile* (voir encadré 2.1 ci-dessus) fixait comme objectif que la production locale devait assurer 90% de la demande locale d'ici 2000, et cet objectif a été atteint. Un avant-projet plus ancien de politique du gouvernement concernant l'industrie automobile spécifiait que les exportations devaient représenter plus de 40% de la vente totale par la Chine de pièces et de composants, mais cette clause s'est trouvée réduite. Le dernier avant-projet engage vivement les fournisseurs à répondre aux demandes du marché intérieur et à "pénétrer industriellement" sur les marchés internationaux. Le vice-ministre du Commerce a affirmé que la **Chine avait pour objectif d'exporter jusqu'à 100 milliards de dollars de composants de véhicules et d'automobiles d'ici 2010.**

D'eux mêmes, les constructeurs automobiles ont déjà fait un pas dans cette direction sous la forte poussée de leurs clients. General Motors et Ford ont déclaré à leurs fournisseurs qu'ils devaient assurer un "prix mondial" – de plus en plus fixé par la Chine – ou construire une unité de production en Chine. Dans le cadre d'une campagne institutionnelle destinée à faire

pression sur leurs fournisseurs pour qu'ils établissent des unités de production de pièces en Chine, Ford et GM ont dit que si un fournisseur mettait en place une usine chinoise pour alimenter les usines d'assemblage dans ce pays, il pourrait aussi exporter des pièces pour les usines d'assemblage nord-américaines, selon Automotive News. Les fournisseurs ont bien réagi. Les exportations représentent 25% du chiffre d'affaires des opérations menées par Delphi en Chine, et il en est de même pour Yangfeng Visteon Automotive Trim Systems. D'une manière générale, les exportations chinoises de pièces et de composants ont progressé, passant de moins de 500 millions de dollars en 1995 à plus de 4 milliards en 2003, selon KPMG, un taux de croissance moyen d'environ 30% par an durant cette période.

Les exportations de pièces et de composants de Chine ont eu tendance à se concentrer sur des produits à plus forte intensité de main-d'œuvre comme les faisceaux de câbles et des pièces de systèmes de freinage. Les modifications apportées aux flux commerciaux ont eu des répercussions sur l'emploi dans certains pays en développement ou nouvellement industrialisés des régions Asie-Pacifique et Amérique latine. C'est l'expression de tendances plus générales. Par exemple, la Chine a rattrapé le Mexique en 2002 comme fournisseur de biens manufacturés pour le marché américain, du fait que les sociétés transnationales s'emploient à tirer profit du niveau des salaires en Chine qui est environ le quart de celui du Mexique.

**Les exportations chinoises dans le secteur de l'automobile ont déjà dépassé le stade des pièces à forte intensité de main-d'œuvre pour des composants plus avancés et à plus forte valeur ajoutée comme des moteurs.** Fin 2003, Shanghai GM Automotive, coentreprise entre GM et SAIC, a commencé à produire et livrer des moteurs V6 de 3,4 litres au Canada pour être installés sur le modèle 2005 Chevrolet Equinox construit par CAMI Automotive Inc., coentreprise GM-Suzuki en Ontario. L'utilisation d'un moteur de construction chinoise pour équiper un nouveau modèle nord-américain est une première pour GM et SAIC. Début 2004, GM et SAIC ont acquis conjointement une usine de production de moteurs en Chine d'une capacité de 300.000 unités, et Suzuki a aussi annoncé qu'elle construira dans ce pays une usine de moteurs de même capacité dont la production devrait commencer d'ici 2005.

**Toyota** a déjà reçu l'approbation du gouvernement chinois pour établir avec Guangzhou Automobile Group une coentreprise capable de produire jusqu'à 500.000 moteurs par an destinés à l'exportation. Toyota détiendra une participation de 70% dans la coentreprise et Guangzhou Auto les 30% restants. L'usine commencera à fonctionner en 2005 avec une production de 25.000 unités qui devraient être exportées en totalité au Japon. Selon Automotive News, les moteurs de construction chinoise devraient servir aux modèles Camry et RAV4 assemblés au Japon et exportés aux États-Unis, et aux mini fourgonnettes Avensis Verso destinées au marché européen. La capacité de production de l'usine atteindra 500.000 unités d'ici 2007 et un porte-parole de l'entreprise a déclaré que les moteurs "apparaîtront dans le monde entier".

**VW** a annoncé dans le cadre de ses plans d'investissement qu'elle fabriquera plus d'un million de moteurs par an en Chine d'ici 2005. D'autres activités de construction de moteurs par des STN étrangères concernent Dongfeng Motor et son partenaire **PSA** dans la coentreprise qui produit des moteurs et des boîtes de vitesses. Elle fabrique aussi des moteurs pour l'usine Honda Accord en Chine. **Volvo** devrait être partenaire majoritaire dans une coentreprise avec

FAW et China National Heavy Truck qui devrait produire 50.000 moteurs par an d'ici 2010. Les moteurs seront vendus au départ sur le marché chinois, leur exportation sera envisagée plus tard, selon Volvo.

### 2.13 Emploi et salaires

L'emploi total dans le secteur de l'automobile en Chine était de 1,81 million en 1999, selon les dernières données fournies par le Centre chinois de recherche et de technologie de l'automobile et présentées par VDA. Le nombre de personnes employées dans le secteur a diminué de 156.000 depuis l'année précédente, une chute de 7,9 pour cent. **Sur 1,81 million de travailleurs/euses, 35% sont employé(e)s dans la fabrication de véhicules automobiles et de moteurs, 40% dans la production de pièces et d'accessoires de véhicules automobiles, les 25% restants se livrant à des activités portant sur la fabrication d'autres catégories de véhicules automobiles.**

Des rapports sur les salaires versés aux travailleurs/euses de l'automobile varient quant à leur montant, mais ils indiquent tous de très faibles niveaux salariaux. Par exemple, un chef d'équipe chargée d'installer des guides de sièges sur les mini fourgonnettes Honda Odyssey à Guangzhou gagne 240 dollars par mois. Les travailleurs/euses employé(e)s plus à l'intérieur du pays, comme à Chongqing gagnent moins.<sup>4</sup> Un rapport établi en Inde sur les coûts de fabrication d'une voiture particulière comparés à ceux en vigueur en Chine place le coût salarial en Chine de 180 à 360 dollars par mois,<sup>5</sup> alors que The China Daily signale que les salaires versé par les coentreprises dans le secteur de l'automobile s'échelonnent de 360 à 480 dollars par mois.<sup>6</sup> Le coût de la main-d'œuvre pour Delphi en Chine est d'environ 1,50 de l'heure, y compris les primes et prestations. Si l'on admet que les salariés travaillent 48 heures par semaine (estimation sans doute inférieure à la réalité) cela met le coût mensuel de la main-d'œuvre à environ 300 dollars.<sup>7</sup>

<sup>4</sup> "China's Factories Aim to Fill the World's Garages," Keith Bradsher, New York Times, 2 novembre 2003. Le chiffre peut inclure le coût de certains avantages ou de leur totalité.

<sup>5</sup> Fédération internationale des organisations de travailleurs de la métallurgie – Bureau d'Asie du Sud Réflexions sur les médias, février 2004, contient l'extrait d'un rapport paru dans la presse sur "La compétitivité de l'industrie automobile indienne", février 2003.

<sup>6</sup> China Daily, 12 février 2004, mentionné par la Fondation Friedrich Ebert dans des instructions.

<sup>7</sup> "Opportunities "Possibilités de s'installer à l'étranger", Paul Eisenstein, La connexion automobile, compte rendu d'un discours de José Maria Alapont, Président des opérations internationales, Delphi Corporation, au Management Briefing Seminar à Traverse City, Michigan. Voir aussi "In Chinese Wages, a U.S. Bump", Clay Chandler et Frank Swoboda, Washington Post, 23 mai 2000.

## 2.14 Le défi posé aux travailleurs/euses et aux syndicats de l'automobile

Les résultats d'un sondage effectué par KPMG en juillet 2003 auprès de quatorze constructeurs automobiles mondiaux figurant parmi les 500 premiers de Fortune, sur les questions et les préoccupations auxquelles ils font face en Chine sont identiques à ce que les travailleurs/euses ont trouvé dans beaucoup d'autres parties du monde. La propriété intellectuelle occupe la première place avec presque toutes les personnes interrogées se déclarant soit "très concernées" soit "concernées". Les préoccupations relatives aux "ressources humaines" se trouvent presque à la dernière place.

**Les travailleurs/euses de l'automobile du monde entier subissent les conséquences dramatiques des restructurations, alors que les STN intègrent à l'échelle du monde leurs chaînes de production selon les règles dictées par le néolibéralisme, et cela s'applique de plus en plus à la Chine.** Les employeurs disent aux travailleurs/euses que si les revendications syndicales ne sont pas modérées ou si la flexibilité n'est pas acceptée, les emplois seront déplacés ou délocalisés dans un autre pays. La Chine comme pays est mentionné de plus en plus souvent, et **ce n'est pas uniquement dans les pays très industrialisés que les travailleurs/euses entendent ces paroles de la bouche de leur employeur, mais aussi dans les pays en développement ou en transition.**

Des millions d'emplois dans la fabrication manufacturière ont été perdus dans les pays développés d'Amérique du Nord, d'Europe et d'Asie, ainsi que dans certains pays en voie d'industrialisation ou de développement. **Les restructurations font le plus grand nombre de victimes en l'absence de syndicats indépendants et puissants, et d'une protection économique et sociale, efficace et équitable.** En Chine, des dizaines de millions de travailleurs/euses ont payé le prix le plus élevé des changements imposés dans le pays depuis les années 80.

La Chine est passée d'une répartition des revenus la plus équitable à l'une des plus inégales en l'espace de seulement deux décennies. Peu de gens ont partagé les résultats de cette éruption de croissance. Dans le Guangdong, la région côtière très industrialisée du sud-est de la Chine, la croissance annuelle est supérieure à 10% en moyenne depuis 1993, mais les ouvriers/ouvrières d'usine gagnent actuellement 50 à 70 dollars par mois en moyenne, pas plus que dix ans auparavant. D'une manière générale, les revenus des ouvriers/ouvrières d'usine, des exploitations agricoles et des employé(e)s de bureau sans qualification ont stagné dans l'économie déflationniste de ces dix dernières années.

**Les questions importantes pour les travailleurs/euses en Chine sont familières aux militant(e)s syndicaux/ales des autres pays: les emplois, les retraites, les salaires, la santé et la sécurité au travail, la sécurité sociale, la corruption et la lutte en cours pour obtenir le droit de se syndiquer. La Chine continue d'emprisonner des travailleurs/euses au motif de vouloir exercer leurs droits reconnus dans le monde entier, notamment la liberté syndicale et la protection du droit syndical.** La Chine a signé et ratifié le Pacte international relatif aux droits économiques, sociaux et culturels, mais avec une réserve sur la clause se rapportant à la liberté syndicale.

En ce qui concerne les STN opérant en Chine, la Confédération internationale des syndicats libres a noté que des "travaux de recherche approfondie ont démontré que l'impact des codes de conduite, des initiatives commerciales loyales et de la responsabilité sociale des

entreprises (CSR) se trouve contrecarré par l'absence de liberté syndicale et/ou d'un mouvement syndical puissant, ce qui peut aussi servir à dissimuler la raison pour laquelle des sociétés transnationales s'installent en Chine – le profit. Mais il faut porter davantage d'attention à l'examen des accords-cadres dans la région comme nouveau point d'entrée et comme moyen d'établir des contacts directs avec les travailleurs/euses chinois(es)”. **Parmi les STN de l'automobile opérant en Chine, la Fédération internationale des organisations de travailleurs de la métallurgie a signé des accords-cadres internationaux avec Volkswagen, DaimlerChrysler, Robert Bosch, Leoni et Rheinmetall.**

Pour les travailleurs/euses de l'automobile du monde entier, le défi concerne maintenant la réponse à apporter aux transnationales de la construction automobile opérant dans le cadre des règles mondiales du néolibéralisme et en partenariat avec le gouvernement chinois et ses entreprises, tandis que les syndicats officiels du pays, contrôlés par l'État, ont refusé ou n'ont pas réussi à s'engager dans la lutte en faveur des droits des travailleurs/euses et des syndicats reconnus dans le monde entier, à moins qu'ils n'aient refusé docilement d'admettre ces droits. **Le syndicat officiel en Chine devrait voir l'augmentation du nombre de dissensions sociales dans le pays comme le signe d'un besoin de changement. Les travailleurs/euses doivent avoir le pouvoir tiré de l'exercice de la liberté syndicale de constituer des syndicats, le droit de faire grève pour assurer la défense des intérêts collectifs et de bénéficier de la protection effective d'une convention collective.**

### 3. Vue d'ensemble de la production

#### 3.1 Introduction

Les emplois dans la métallurgie se trouvent d'un bout à l'autre de la longue et complexe chaîne de valeur de l'industrie automobile. Ils vont du traitement des matières premières à la conception et au développement du véhicule, jusqu'à l'assemblage et la distribution, et finalement la révision et le recyclage. La conception et l'assemblage des véhicules automobiles dans un pays ou une région ont un rapport déterminant avec la génération et le maintien des emplois d'un bout à l'autre de la chaîne de valeur de l'industrie. Néanmoins, cela ne permet pas de déterminer le lieu et les conditions de conception et de fabrication des pièces et des composants, ni la manière dont les autres activités métallurgiques prennent place dans la chaîne de production.

Les travailleurs/euses de l'industrie automobile sont familiers/ères des défis présentés par ces questions qui sont décrites dans la première partie du "rapport de la FIOM sur l'automobile". C'est l'une des raisons pour laquelle la prudence est justifiée quand une trop grande attention est portée uniquement au nombre de

véhicules assemblés, sans aborder les problèmes de la qualité et du nombre d'emplois dans les installations tout au long de la chaîne de valeur, y compris les salaires, les conditions et les droits des travailleurs/euses occupant ces emplois.

Avec ces conditions importantes présentes à l'esprit, les données suivantes concernant la production durant la période 1997-2003 nous permettent d'établir un profil de l'état de l'industrie automobile dans le monde. Le chapitre conclut avec un pronostic sur les changements prévus dans la production entre 2004 et 2009.

Tableau 3.1 Production mondiale de véhicules par région, 1997-2003

	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003e
	<b>Unités (milliers)</b>						
Europe de l'Ouest	16,040	16,680	16,426	17,167	17,270	16,965	16,960
ALENA	16,045	16,034	17,617	17,660	15,817	16,715	16,212
Amérique du Sud	2,656	2,051	1,662	2,040	2,062	1,962	2,007
Japon	10,976	10,050	9,895	10,145	9,776	10,257	10,286
Asia-Pacifique*	7,143	5,398	6,950	7,873	7,937	9,355	11,012
Europe de l'Est	2,314	2,377	2,592	2,699	2,636	2,571	2,662
Autres	697	619	602	751	676	631	955
<b>Total mondial</b>	<b>55,871</b>	<b>53,209</b>	<b>55,745</b>	<b>58,334</b>	<b>56,173</b>	<b>58,457</b>	<b>60,095</b>
	<b>Evolution annuelle (milliers)</b>						
Europe de l'Ouest	593	640	-254	741	104	-305	-6
ALENA	596	-11	1,583	43	-1,843	898	-503
Amérique du Sud	445	-605	-389	378	22	-100	45
Japon	630	-926	-154	249	-369	481	29
Asia-Pacifique*	40	-1,745	1,552	922	64	1,418	1,658
Europe de l'Est	236	63	215	107	-63	-64	91
Autres	34	-78	-17	149	-76	-45	324
<b>Total mondial</b>	<b>2,574</b>	<b>-2,661</b>	<b>2,535</b>	<b>2,590</b>	<b>-2,161</b>	<b>2,283</b>	<b>1,638</b>
	<b>Evolution annuelle (en pourcentage)</b>						
Europe de l'Ouest	3.8	4.0	-1.5	4.5	0.6	-1.8	-0.0
ALENA	3.9	-0.1	9.9	0.2	-10.4	5.7	-3.0
Amérique du Sud	20.1	-22.8	-19.0	22.8	1.1	-4.8	2.3
Japon	6.1	-8.4	-1.5	2.5	-3.6	4.9	0.3
Asia-Pacifique*	0.6	-24.4	28.8	13.3	0.8	17.9	17.7
Europe de l'Est	11.3	2.7	9.0	4.1	-2.3	-2.4	3.5
Autres	5.1	-11.2	-2.7	24.8	-10.1	-6.6	51.4
<b>Total mondial</b>	<b>4.8</b>	<b>-4.8</b>	<b>4.8</b>	<b>4.6</b>	<b>-3.7</b>	<b>4.1</b>	<b>2.8</b>

\* à l'exclusion du Japon, mais avec l'Australie et la Nouvelle Zélande

### 3.2 Vue d'ensemble de la production mondiale et régionale

Les données préliminaires concernant la production mondiale en 2003 font état d'un nouveau record pour les voitures particulières et les véhicules commerciaux qui atteignent pour la première fois 60 millions d'unités. La production mondiale a augmenté de 7,1 pour cent, soit près de 4 millions d'unités, au cours d'une période de deux ans, de 2001 à 2003.

La croissance de la production mondiale a repris après cinq ans de stagnation économique grave, avec plus récemment la récession en Amérique du Nord et auparavant les crises financières qui ont frappé l'Amérique du Sud et la région Asie-Pacifique. Ces baisses régionales brusques avaient provoqué des réductions de plus de 2 millions d'unités en 1998 et en 2001. Ensuite, la production mondiale s'est à chaque fois rétablie graduellement.

L'évolution générale a conduit à des coupes de production dans certaines régions pour compenser les augmentations dans d'autres régions, car les défaillances et les ralentissements économiques ou les crises plus graves passent d'une zone de marchés à une autre. Depuis la fin de l'an 2000, par exemple, une forte expansion de la production, en particulier dans la région Asie-Pacifique, a plus que compensé le déclin en Amérique du Nord et en Europe occidentale. Par contre, au cours des trois années précédentes, l'accroissement important de la production en Amérique du Nord et en Europe occidentale a plus que compensé les baisses brusques en Amérique du Sud et au Japon, et a permis d'accorder un peu de temps pour entamer le redressement dans le reste de la région Asie-Pacifique.

### 3.3 Asie-Pacifique et Japon

Poussée par une flambée de la production en Chine, notamment depuis 2002, la région Asie-Pacifique, y compris le Japon, s'est considérablement développée. Depuis 1999, la région a affiché des hausses annuelles de 1,2 à 1,9 million d'unités, sauf en 2001, époque à laquelle la récession aux États-Unis a provoqué une baisse très importante des exportations de la région vers l'Amérique du Nord. Depuis la fin de 1998, le niveau de production des véhicules dans la zone Asie-Pacifique a augmenté de 38 pour cent (près de 6 millions d'unités), assurant ainsi une remontée après la crise économique jusqu'à dépasser 21 millions d'unités en 2003. Il est clair que la croissance s'est concentrée davantage dans certains pays, alors que dans d'autres, elle a continué de stagner ou s'est traduite par un déclin des livraisons de leurs usines.

Le **Japon** représentait environ la moitié de la production totale de véhicules de la région Asie-Pacifique en 2003, comparée aux deux tiers ne serait-ce qu'en 1998. Sa production automobile est tombée à deux reprises ces dernières années au dessous de 10 millions d'unités, en 1999 et 2001, avant de remonter à 10,3 millions d'unités en 2003, niveau le plus élevé de la production japonaise depuis la crise de 1997-1998. Néanmoins, la production en 2003 restait inférieure de plus de 3 millions d'unités à son niveau record de 13,5 millions de véhicules en 1990.

La **Chine** a représenté les trois-quarts de la production additionnelle de la région de 1997 à 2003. Les investissements effectués par la majorité des plus grandes STN mondiales de l'automobile associées au gouvernement chinois ont presque permis de tripler la production

Tableau 3.2: Production de véhicules au Japon et dans la région Asie-Pacifique, 1997-2003

Pays*	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003e
<b>Unités (milliers)</b>							
Japon	10,975.7	10,049.8	9,895.5	10,144.8	9,776.3	10,257.1	10,286.3
Corée du Sud	2,818.3	1,954.5	2,843.1	3,115.0	2,938.7	3,147.6	3,177.9
Chine	1,582.6	1,627.8	1,830.3	2,069.1	2,334.4	3,251.2	4,443.7
Inde	772.6	742.9	932.8	962.3	984.2	1,019.9	1,160.5
Malaisie	383.8	127.7	289.4	339.2	401.8	428.6	380.0
Taiwan	381.0	385.9	338.6	360.0	249.6	305.7	357.3
Indonésie	374.4	50.0	87.1	300.3	280.1	299.6	322.0
Thaïlande	360.3	154.5	308.4	393.1	431.8	561.3	763.0
Australie	342.9	355.0	320.9	333.9	316.0	340.5	408.0
<b>Evolution annuelle (milliers)</b>							
Japon	629.9	-925.9	-154.3	249.4	-368.6	480.8	29.2
Corée du Sud	5.6	-863.8	888.6	271.9	-176.3	208.8	30.3
Chine	126.4	45.2	202.5	238.7	265.4	916.8	1,192.5
Inde	10.5	-29.7	189.9	29.5	21.9	35.7	140.6
Malaisie	13.0	-256.2	161.7	49.8	62.6	26.8	-48.6
Taiwan	14.9	4.9	-47.3	21.4	-110.4	56.1	51.6
Indonésie	47.1	-324.4	37.1	213.2	-20.2	19.6	22.4
Thaïlande	-183.7	-205.8	153.9	84.7	38.7	129.5	201.7
Australie	-1.0	12.1	-34.1	13.1	-18.0	24.5	67.5
<b>Evolution annuelle (en pourcentage)</b>							
Japon	6.1	-8.4	-1.5	2.5	-3.6	4.9	0.3
Corée du Sud	0.2	-30.7	45.5	9.6	-5.7	7.1	1.0
Chine	8.7	2.9	12.4	13.0	12.8	39.3	36.7
Inde	1.4	-3.8	25.6	3.2	2.3	3.6	13.8
Malaisie	3.5	-66.7	126.6	17.2	18.5	6.7	-11.3
Taiwan	4.1	1.3	-12.3	6.3	-30.7	22.5	16.9
Indonésie	14.4	-86.7	74.3	244.7	-6.7	7.0	7.5
Thaïlande	-33.8	-57.1	99.6	27.5	9.8	30.0	35.9
Australie	-0.3	3.5	-9.6	4.1	-5.4	7.8	19.8

\* Ces pays sont énumérés par ordre d'importance de la production annuelle de véhicules

de ce pays qui a atteint 4,4 millions d'unités, la plus grosse part de l'augmentation se situant dans le secteur des voitures particulières qui se développe rapidement.

Des STN ont aussi beaucoup investi en **Thaïlande** dans les nouvelles opérations d'assemblage et dans le développement de la capacité déjà existante. La production du pays s'est rétablie à la suite de plusieurs fléchissements brusques, et elle a doublé par rapport à son niveau de 1997, dépassant 750.000 unités pour la première fois en 2003. Les camions représentaient les trois-quarts de la production totale thaïlandaise en 2003, et le pays est en passe de devenir rapidement un centre régional de fabrication de camionnettes pick-up pour notamment Toyota, Mitsubishi, Isuzu, GM et Ford.

**L'Inde** est le troisième pays qui a contribué au développement régional avec une augmentation de moitié de la production (388.000 unités) durant une période de six ans jusqu'en

2003. L'Inde a dépassé le million d'unités pour la première fois en 2002. L'activité de la STN indienne Tata d'assemblage de véhicules automobiles aux côtés d'investissements réalisés par Hyundai ont conduit au développement récent de la production du pays.

La **Corée du Sud** a établi un nouveau record en 2003 avec une production de presque 3,2 millions d'unités. C'est le résultat obtenu après deux années consécutives d'augmentation en volume à la suite du fléchissement enregistré en 2001 qui avait provoqué une interruption de la croissance et de la reprise économique dans le pays après le déclin important subi par la Corée quelques années auparavant. La production annuelle en Corée du Sud a été supérieure à 3 millions d'unités durant trois ou quatre années jusqu'en 2003.

Après un certain déclin de 1999 à 2001, la production de véhicules en **Australie** a connu une reprise en 2003 en dépassant le niveau de 400.000 unités pour la première fois depuis 1990. Dans le reste de la région, la production automobile en **Malaisie** qui avait atteint presque 430.000 unités en 2002, se situait bien au dessus de son niveau à la veille de la crise asiatique, avant de perdre 11 pour cent en 2003 pour retomber à 380.000 unités.

En **Indonésie**, malgré une augmentation de 7 pour cent pendant deux années consécutives pour atteindre 322.000 unités en 2003, la production de véhicules dominée par les camions est restée inférieure d'environ 50.000 unités (ou 14 pour cent) au niveau de 1997, alors que l'industrie se débat pour retrouver pleinement sa condition antérieure à la crise. À **Taiwan**, la production automobile avait chuté à moins de 250.000 unités en 2001 avant de remonter à 357.000 unités, grâce à une croissance à deux chiffres en pourcentage pendant deux années consécutives.

### 3.4 ALENA

L'industrie des véhicules automobiles dans la région couverte par l'ALENA, comprenant des usines aux États-Unis, au Canada et au Mexique, a enregistré une baisse de production d'environ 1,4 million d'unités (8,2 pour cent) depuis la chute des marchés boursiers qui ont atteint leur niveau le plus bas en 2000-2001. La région a terminé l'exercice 2003 avec une production totale de 16,2 millions de voitures et de camions par rapport à près de 17,7 millions de véhicules pendant les deux années qui ont précédé le début de la récession. La production dans les trois pays a été affectée négativement, chaque pays enregistrant depuis le début du ralentissement une baisse d'au moins 10 pour cent durant l'une des années.

La production aux **États-Unis**, qui représente environ les trois quarts de la production de l'ALENA, est tombée à 12,1 millions d'unités en 2003. Cela représente presque 1 million d'unités de moins que le

Tableau 3.3: Production de véhicules aux États-Unis, au Canada et au Mexique, 1997-2003

Pays*	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003e
	Unités (milliers)						
<b>Etats-Unis</b>	12,119	12,003	13,025	12,774	11,425	12,280	12,085
<b>Canada</b>	2,570	2,570	3,057	2,962	2,532	2,629	2,552
<b>Mexique</b>	1,356	1,461	1,536	1,924	1,860	1,806	1,575
	Evolution annuelle (milliers)						
<b>Etats-Unis</b>	286.5	-116.5	1,022.3	-251.3	-1,349.0	854.9	-194.9
<b>Canada</b>	173.1	-0.0	486.3	-95.0	-429.3	97.1	-77.1
<b>Mexique</b>	136.7	105.8	74.0	388.9	-64.6	-53.5	-231.0
	Evolution annuelle (en pourcentage)						
<b>Etats-Unis</b>	2.4	-1.0	8.5	-1.9	-10.6	7.5	-1.6
<b>Canada</b>	7.2	-0.0	18.9	-3.1	-14.5	3.8	-2.9
<b>Mexique</b>	11.2	7.8	5.1	25.3	-3.4	-2.9	-12.8

\* Ces pays sont énumérés par ordre d'importance de la production annuelle de véhicules en 1997.

record de 13 millions d'unités atteint en 1999, mais aussi un certain rétablissement après le creux cyclique de 11,4 millions d'unités en 2001. La production au **Canada** est descendue à presque 2,6 millions d'unités en 2003, un déclin qui dure depuis trois ou quatre ans. Son industrie automobile a tourné autour d'un rythme annuel inférieur d'un demi-million d'unités ou 16,5 pour cent par rapport au niveau record cyclique de 3,1 millions de véhicules en 1999. Le **Mexique** qui a enregistré trois fléchissements annuels consécutifs de la production depuis son niveau record de 1,9 million d'unités en 2000, est tombé à près de 1,6 million de voitures et de camions en 2003.

Les extensions apportées récemment à la capacité de production dans la région de l'ALENA concernent presque exclusivement des investissements de STN japonaises, allemandes et coréennes sous forme d'opérations dites de "transplantation" ou de "zones industrielles nouvelles". Cela signifie que les STN choisissent de localiser et de construire de nouvelles installations dans des régions à faible densité syndicale, éloignées des centres de fabrication automobile établis depuis longtemps et fortement syndiqués, en ayant tendance à sélectionner et embaucher une main-d'œuvre nouvelle et typiquement plus jeune par un recours à des procédures de recrutement sophistiquées. La procédure de sélection du lieu d'implantation utilisée par les STN est conçue de manière à obtenir un surenchérissement des collectivités dans le but de tirer le maximum des contributions du trésor public sous forme d'investissements.

Les coupes opérées ces dernières années dans la production ont eu un impact disproportionné sur les opérations plus fortement syndicalisées dans la région de l'ALENA. L'existence d'une capacité sous-utilisée par rapport à l'insuffisance de la demande continue d'avoir des conséquences sur les travailleurs/euses de l'automobile dans toute la région, aggravées par la forme d'intégration de l'ALENA reposant sur l'entreprise.

### 3.5 Amérique du Sud

**La production de véhicules automobiles en Amérique du Sud se déroule principalement au Brésil et en Argentine, mais aussi à un niveau moindre dans d'autres pays de la région.<sup>1</sup>**

Au cours des dernières années, l'Amérique du Sud s'est débattue dans les secousses causées par l'implosion du programme néolibéral appliqué en Argentine et dans d'autres pays. La production régionale a tourné autour de 2 millions d'unités de 2000 à 2003, et elle a récupéré en partie depuis son point bas de presque 1,7 million en 1999 (atteint précédemment en 1993). Néanmoins, la production est restée bien inférieure au niveau record d'environ 2,6 millions d'unités obtenu avant le sévère ralentissement.

La production automobile au **Brésil**, qui représentait neuf unités sur dix fabriquées dans la région entre 2001 et 2003, a marqué un redressement partiel et très lent jusqu'à dépasser 1,8 million d'unités depuis un niveau inférieur à 1,4 million en 1999. La production est restée en deçà du niveau record le plus récent de 2,1 millions d'unités atteint en 1997, et bien en dessous de la capacité de production du pays, qui a été développée considérablement par

---

<sup>1</sup> Dans presque tous les autres pays de la région, la production se limite à un assemblage de kits, qui sont normalement comptabilisés comme production du pays dans lequel les composants sont fabriqués plutôt que du pays dans lequel l'assemblage final est réalisé.

plusieurs STN dans la seconde moitié des années 90. Certains de ces investissements ont pris la forme de “zones industrielles nouvelles” avec des caractéristiques identiques aux autres opérations de même nature menées dans le reste du monde, alors que d'autres ont porté plus loin le système modulaire et le rôle de fournisseur des entreprises d'assemblage de véhicules.

Tableau 3.4: Production de véhicules dans les grands pays d'Amérique du Sud, 1997-2003

Pais*	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003e
Unités (milliers)							
<b>Brésil</b>	2,069.7	1,585.6	1,350.8	1,691.2	1,817.1	1,792.7	1,827.0
<b>Argentine</b>	446.0	458.0	304.8	339.2	235.6	159.4	169.6
Evolution annuelle (milliers)							
<b>Brésil</b>	265.4	-484.1	-234.8	340.4	125.9	-24.5	34.4
<b>Argentine</b>	132.8	12.0	-153.1	34.4	-103.7	-76.2	10.2
Evolution annuelle (en pourcentage)							
<b>Brésil</b>	14.7	-23.4	-14.8	25.2	7.4	-1.3	1.9
<b>Argentine</b>	42.4	2.7	-33.4	11.3	-30.6	-32.3	6.4

\* Ces pays sont énumérés par ordre d'importance de la production annuelle totale de véhicules en 1997..

L'industrie automobile en **Argentine** a continué de vaciller après le désastre économique survenu dans le sillage des politiques du “Consensus de Washington” qui ont échoué lamentablement. En 2003, la production automobile du pays a atteint 170.000 unités, en légère augmentation de 6,4 pour cent depuis le chiffre le plus bas de la baisse de l'année précédente, mais seulement à 37 pour cent du niveau record de 1998 qui était de 458.000 unités.

### 3.6 Europe occidentale

La production régionale en Europe occidentale s'est maintenue autour de 17 millions d'unités de 2000 à 2003, avec un record de 17,2 millions en 2001. Par comparaison, la production de véhicules automobiles dans la région était inférieure de près d'un million d'unités en 1997 et de deux millions en 1995.

Les expériences de 1997 à 2003 varient selon les pays de la région fortement intégrée d'Europe occidentale qui forment l'UE avant son élargissement. Les trois plus grands producteurs nationaux – à savoir l'Allemagne, la France et l'Espagne – ont vu leur production augmenter. Ensuite, les cinq autres grands pays sur le plan de la production – Royaume-Uni, Italie, Belgique, Suède et Portugal – ont affiché quelques baisses. Finalement, les trois autres pays d'Europe occidentale inscrits au tableau 3.5 – Pays-Bas, Autriche et Finlande – ont indiqué des augmentations après quelques revers dans la production.

**L'Allemagne** qui est plus grand producteur de la région a fabriqué un peu plus de 30 pour cent des véhicules automobiles construits en 2003 en Europe occidentale avec une production totale de 5,3 millions d'unités. Notable dans sa stabilité relative de production, les voitures particulières ont atteint 4,9 millions d'unités en 2003, les camions et les véhicules commerciaux comptant pour le reste de la production. La **France** a produit 3,6 millions de véhicules en 2003 (dont 3,2 millions de voitures particulières), une augmentation de plus d'un million d'unités depuis 1997, ce qui explique la croissance dans la région au cours de cette période. Les deux STN françaises de l'automobile ont fourni la contribution la plus forte avec quelques apports d'une usine Toyota et d'une autre usine d'assemblage de la DC Smart line.

Tableau 3.5: Production de véhicules en Europe occidentale, 1997-2003

Pais*	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003e
	Unités						
Allemagne	5,022.9	5,248.1	5,237.9	5,197.7	5,378.0	5,171.7	5,252.3
France	2,571.1	2,945.0	2,664.2	3,337.7	3,620.2	3,683.0	3,620.1
Espagne	2,562.1	2,826.0	2,852.4	3,032.9	2,849.9	2,855.2	3,029.7
Royaume-Uni	1,935.7	1,975.7	1,972.5	1,813.8	1,685.2	1,819.2	1,846.5
Italie	1,816.5	1,692.7	1,701.1	1,738.3	1,579.7	1,426.9	1,321.6
Belgique	1,063.2	1,018.0	975.6	998.1	1,154.0	1,027.5	898.3
Suède	479.7	330.9	344.5	413.2	381.6	371.7	403.5
Portugal	267.2	271.0	252.3	246.7	239.7	250.8	239.4
Pays-Bas	217.7	270.5	287.3	245.6	220.6	211.8	218.9
Autriche	101.1	91.0	122.9	123.3	137.8	126.8	116.0
Finlande	2.3	11.1	15.4	19.6	23.8	20.6	13.4
	Evolution annuelle (milliers)						
Allemagne	180.2	225.2	-10.2	-40.2	180.3	-206.3	80.6
France	40.7	373.8	-280.8	673.4	282.5	62.9	-63.0
Espagne	149.8	264.0	26.3	180.5	-183.0	5.4	174.5
Royaume-Uni	11.3	39.9	-3.1	-158.8	-128.5	134.0	27.2
Italie	271.1	-123.8	8.4	37.2	-158.6	-152.7	-105.3
Belgique	-133.3	-45.3	-42.3	22.5	155.9	-126.5	-129.2
Suède	16.6	-148.9	13.6	68.7	-31.6	-9.8	31.7
Portugal	34.0	3.9	-18.7	-5.6	-7.0	11.1	-11.5
Pays-Bas	54.5	52.8	16.9	-41.7	-25.0	-8.7	7.0
Autriche	-4.8	-10.1	31.9	0.4	14.4	-11.0	-10.8
Finlande	-26.7	8.7	4.3	4.2	4.2	-3.2	-7.2
	Evolution annuelle (en pourcentage)						
Allemagne	3.7	4.5	-0.2	-0.8	3.5	-3.8	1.6
France	1.6	14.5	-9.5	25.3	8.5	1.7	-1.7
Espagne	6.2	10.3	0.9	6.3	-6.0	0.2	6.1
Royaume-Uni	0.6	2.1	-0.2	-8.1	-7.1	8.0	1.5
Italie	17.5	-6.8	0.5	2.2	-9.1	-9.7	-7.4
Belgique	-11.1	-4.3	-4.2	2.3	15.6	-11.0	-12.6
Suède	3.6	-31.0	4.1	19.9	-7.7	-2.6	8.5
Portugal	14.6	1.4	-6.9	-2.2	-2.8	4.6	-4.6
Pays-Bas	33.4	24.3	6.2	-14.5	-10.2	-4.0	3.3
Autriche	-4.6	-10.0	35.0	0.4	11.7	-7.9	-8.5
Finlande	-91.9	373.0	38.7	27.5	21.4	-13.5	-34.8

\* Ces pays sont énumérés par ordre d'importance de la production annuelle de véhicules en 1997.

L'**Espagne** a construit un peu plus de 3 millions d'unités en 2003, un niveau à peu près identique à son record de 2000, après avoir réalisé une croissance importante depuis 1997, jusqu'à près d'un demi-million d'unités en plus. Les camions et les véhicules commerciaux ont représenté environ un cinquième de la production, une part assez élevée par rapport au reste de la région. Le **Royaume-Uni** qui produisait en 2003 environ 1,8 million de véhicules, a

enregistré une reprise après les baisses récentes, mais l'industrie du pays se bat pour maintenir sa production après une succession de coupes sombres décidées par Ford, GM et Rover. La production des trois plus grandes STN japonaises a partiellement compensé cette situation, chacune d'elles établissant une exploitation d'assemblage sur zone industrielle nouvelle au Royaume-Uni.

La période qui a débuté en 1997 a été particulièrement difficile pour les travailleurs/euses de l'automobile en **Italie**, pays qui a enregistré une chute d'un demi-million d'unités, ce qui a fait tomber la production à 1,3 million d'unités en 2003, soit une baisse de 27 pour cent. Des coupes sombres dans la production chez Fiat de 2000 à 2003, notamment dans le secteur des voitures particulières, ont causé des pertes d'emplois et des bouleversements pour beaucoup de travailleurs/euses. La **Belgique** est aussi confrontée à une chute de la production. Après être tombée à moins d'un million d'unités en 1999, la production de véhicules a repris pour remonter à près de 1,2 million d'unités en 2001. Après quoi, les travailleurs/euses belges ont vu néanmoins la production s'effondrer et baisser de 250.000 unités ou 22 pour cent sur une période de deux ans, pour tomber en 2003 au-dessous de 900.000 unités.

La production en **Suède** qui a tourné autour de 400.000 unités de 2000 à 2003, s'était redressée après une baisse conjoncturelle qui avait fait tomber sa production à 331.000 unités en 1998. La situation dans le pays en matière de production dépend surtout des variations enregistrées dans les voitures particulières, du fait que la production annuelle de camions et de véhicules commerciaux se maintient autour de 110.000 à 125.000 unités. Le **Portugal** après avoir connu auparavant des gains de production a enregistré une baisse en 2003, la production étant tombée à 239.000 véhicules, inférieure de près de 12 pour cent à son niveau record de 1998.

Les **Pays-Bas** ont réussi à obtenir un record de production de 287.000 unités en 2000 avant de subir un renversement de tendance et de péricliter de près d'un quart jusqu'à 219.000 unités en 2003. L'augmentation de la production de véhicules commerciaux a été plus que contrebalancée par des réductions de NedCar. La production en **Autriche** a progressé ces dernières années jusqu'à atteindre un niveau record, avant de subir quelques revers, tandis que la production en **Finlande** a doublé entre 1998 et 2001 avant de connaître ensuite un déclin.

### 3.7 Europe centrale et orientale

La production de véhicules automobiles dans la région d'Europe centrale et orientale est restée stable ou légèrement supérieure à 2,6 millions d'unités de 1999 à 2003, après la croissance enregistrée précédemment. Quelques pays de la région ont augmenté considérablement leur production avec en tête la République slovaque, sans compter les tendances à la hausse rencontrées en République tchèque et en Hongrie. La Pologne a subi quelques baisses, de même que dans une moindre mesure la Slovénie. Finalement, le classement des pays de la région est modifié du fait que la République slovaque a pris la quatrième place en ordre d'importance après la Pologne qui est passée en 2002 de la deuxième à la troisième place derrière la République tchèque. Cinq ou sept pays inscrits au tableau 3.6 (à l'exception de la Russie et de la Roumanie) sont de nouveaux membres de l'Union européenne.

Tableau 3.6: Production de véhicules en Europe orientale, 1997-2003

Pais*	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003e
	Unités (milliers)						
Russie	1,163.0	1,024.3	1,164.9	1,215.8	1,273.0	1,228.6	1,279.7
Pologne	449.2	491.5	583.9	503.6	390.0	321.6	328.8
Rép. tchèque	368.9	411.0	376.1	455.5	465.3	447.1	441.7
Slovenie	128.2	115.2	98.9	71.7	67.0	78.2	95.3
Roumanie	95.9	126.4	118.1	123.0	116.1	126.7	118.2
Hongrie	67.1	82.6	123.0	147.1	142.2	143.5	117.2
Rép. Slovaque	42.0	125.7	126.8	181.8	182.0	225.6	281.3
	Evolution annuelle (milliers)						
Russie	124.4	-138.7	140.6	51.0	57.2	-44.4	51.1
Pologne	-10.3	42.4	92.3	-80.2	-113.6	-68.4	7.2
Rép. tchèque	96.9	42.1	-34.9	79.4	9.8	-18.2	-5.4
Slovenie	5.7	-13.0	-16.4	-27.2	-4.7	11.2	17.1
Roumanie	5.7	30.5	-8.3	4.8	-6.9	10.6	-8.5
Hongrie	3.2	15.6	40.4	24.2	-4.9	1.3	-26.2
Rép. Slovaque	9.9	83.8	1.1	55.0	0.2	43.6	55.8
	Evolution annuelle (en pourcentage)						
Russie	12.0	-11.9	13.7	4.4	4.7	-3.5	4.2
Pologne	-2.2	9.4	18.8	-13.7	-22.6	-17.5	2.2
Rép. tchèque	35.6	11.4	-8.5	21.1	2.2	-3.9	-1.2
Slovenie	4.6	-10.1	-14.2	-27.5	-6.6	16.8	21.8
Roumanie	6.3	31.8	-6.5	4.1	-5.6	9.1	-6.7
Hongrie	5.0	23.2	48.8	19.6	-3.4	0.9	-18.3
Rép. Slovaque	31.0	199.6	0.9	43.3	0.1	24.0	24.7

\* Ces pays sont énumérés par ordre d'importance de la production annuelle de véhicules en 1997.

La **Russie** qui est le plus grand producteur, assure presque la moitié de la production de la région avec près de 1,3 million d'unités prévues en 2003. Le volume est plus ou moins resté proche de ce niveau après avoir partiellement récupéré après le ralentissement qui avait amené une chute de la production en 1995 à moins d'un million d'unités. La **Pologne** a enregistré une chute brusque quand les difficultés de Fiat et Daewoo ont touché l'industrie nationale qui avait connu un niveau record de 600.000 unités en 1999. Le volume est tombé à 329.000 unités en 2003, inférieur de 27 pour cent au niveau record.

La production en **République tchèque** a progressé pour atteindre 465.000 véhicules en 2001, une augmentation de 26 pour cent depuis 1997 consécutive au développement des opérations de Skoda VW. La production a diminué légèrement depuis lors, mais le lancement d'une coentreprise PSA-Toyota devrait donner une impulsion au volume de production dans le pays. La **Slovaquie** qui détient la croissance la plus forte dans la région a augmenté sa production jusqu'à 281.000 unités en 2003, alors qu'elle n'était que de 42.000 en 1997, et ce, grâce à VW qui a développé sa production dans le pays. Un nouveau développement est prévu avec les nouvelles usines annoncées par PSA et Hyundai-Kia.

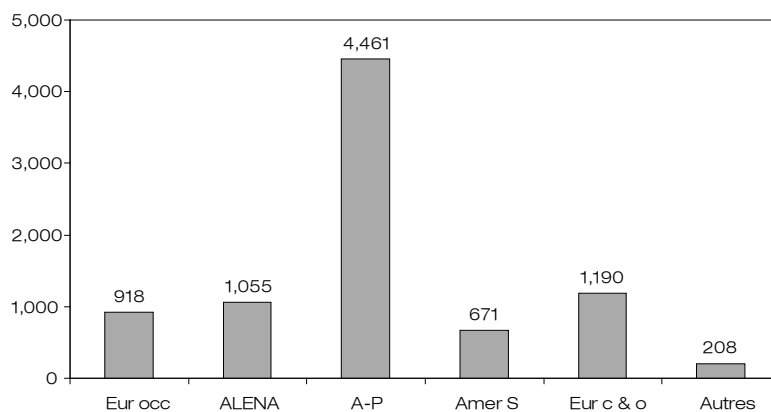
En **Slovénie**, la production qui est montée à 95.000 unités en 2003, se redresse partiellement depuis son niveau bas de 2001 quand le volume n'était que la moitié environ du niveau enregistré quatre ans auparavant. La **Roumanie**, pendant ce temps, a conservé un volume assez stable d'environ 120.000 unités durant presque toute la période.

### 3.8 Changements prévus dans le volume de la production

L'établissement d'un scénario permettant de prévoir des changements dans la production de véhicules automobiles de 2004 à 2009 constitue un outil utile. Néanmoins, nous pensons que de telles prévisions comportent les risques habituels – les hauts et les bas imprévisibles et parfois brusques du système économique et les variations de comportement en matière d'investissements capables de modifier ou de retarder des plans. Le cabinet d'experts conseils internationaux CSM a réalisé une prévision sur la base des plans à court et moyen termes des entreprises d'assemblage portant sur les produits et la capacité.

Les pronostics font état d'une augmentation de la production mondiale de véhicules de 8,5 millions d'unités sur une période de cinq ans jusqu'en 2009, pour atteindre un total de 68 millions d'unités, dans le cas où tous les plans se réaliseraient. Le graphique 3.1 montre l'accroissement en nombre d'unités dans les régions.

Graphique 3.1: Prévision CSM de l'accroissement de la production 2004-2009 (par région; par milliers d'unités)



Les parts correspondantes régionales du total de 8,5 millions sont les suivantes: Asie-Pacifique – 52 pour cent, Europe centrale et orientale – 15 pour cent, ALENA – 12 pour cent, Europe occidentale – 11 pour cent, Amérique du Sud – 8 pour cent, autres régions – 2 pour cent.

La Chine représente à elle seule 31 pour cent de l'augmentation, ce qui équivaut à 2,6 millions d'unités. Les autres producteurs nationaux de véhicules avec 2 pour cent ou plus d'augmentation prévue (les unités entre parenthèses) sont les suivants: Corée du Sud – 10,1 pour cent (857.000), États-Unis – 8,2 pour cent (701.000), Brésil – 6,7 pour cent (568.000), Slovaquie – 6,3 pour cent (538.000), Thaïlande – 4,5 pour cent (383.000), République tchèque – 4,2 pour cent (361.000), Inde – 4,2 pour cent (360.000), Espagne – 3,2 pour cent (272.000), Mexique – 2,3 pour cent (195.000), Italie – 2,1 pour cent (176.000) et Canada – 1,9 pour cent (159.000). Ces pays représentent ensemble près de 85 pour cent de l'augmentation totale prévue.

## 4. Tendances de l'emploi

### 4.1 Introduction

La section ci-après actualise les chiffres concernant l'emploi dans le secteur automobile dans différentes régions du monde. Comme pour les précédents Rapports automobiles de la FIO M, les tableaux ci-dessous utilisent les statistiques de l'emploi figurant dans les annuaires de la Fédération allemande des constructeurs automobiles (VDA). Les pays ne définissant pas l'industrie automobile de la même façon, les tableaux comportent donc toujours une colonne intitulée « *Définition de l'industrie* ». Rappelez-vous que *même si les définitions semblent identiques pour deux pays, rien ne garantit que la base statistique soit la même*; en règle générale, différents appliquent des définitions et des méthodes de collecte de données légèrement différentes. À ce titre, il faut donc faire attention en interprétant les données relatives à l'emploi, notamment entre les pays et les secteurs industriels.

**L'emploi dans l'industrie automobile est tributaire de nombreux facteurs interdépendants dont, entre autres, les conditions économiques et sociales générales, les gains de productivité et la manière dont ils sont répartis, la réglementation des échanges internationaux et de l'investissement, la nature et l'utilisation des innovations technologiques et l'évolution de la durée du travail. Bien entendu, les politiques des gouvernements et les stratégies des entreprises et des syndicats sont également des facteurs décisifs. Pour la Fédération internationale des organisations de travailleurs de la métallurgie, les emplois sont une priorité essentielle, de même que l'assurance pour les travailleurs d'avoir un pouvoir d'achat qui leur permet de subvenir de manière sûre aux besoins de leur famille et de leurs communautés et qui crée une demande intérieure et mondiale durable.**

La restructuration est un défi permanent pour les travailleurs de l'automobile et leurs syndicats. Les suppressions d'emplois et les délocalisations se sont généralisées. Les employeurs fondent souvent leurs programmes de restructuration sur des stratégies dites « commerciales de base » visant à maximiser la « valeur pour l'actionnaire ». Délocalisations et sous-traitance font partie de ces stratégies que les travailleurs de l'automobile du monde entier connaissent depuis des années. La restructuration peut également entraîner la vente d'usines ou d'activités pour réduire le niveau d'intégration d'une entreprise. Cela signifie généralement moins de d'activités de production sur site et plus d'achats à des fournisseurs. Cette forme de restructuration peut contribuer à ce qui apparaît comme une croissance dans le secteur de la fabrication de pièces automobiles, mais une partie de cette croissance risque effectivement d'être due au transfert d'activités et d'emplois des usines de montage de véhicules à des fournisseurs existants ou nouveaux.

Le secteur de la fabrication de pièces automobiles a vu également le développement de nouvelles technologies en rapport avec les produits qui ont contribué à l'augmentation des activités de production dans un certain nombre de directions différentes. Les innovations concernant la sécurité des passagers et la lutte contre les émissions, les dispositifs permettant d'économiser l'énergie, les systèmes de navigation et d'éclairage, ainsi que les communications ont augmenté le nombre de pièces contenues dans le nouveau véhicule moyen. Cela a-t-il contribué pour

beaucoup à la croissance de l'emploi dans ce secteur et quels types d'emplois ont été créés de ce fait ? Ces questions sont importantes pour les travailleurs de l'automobile et les syndicats.

Les statistiques de l'emploi font ressortir **deux types d'évolution**. Premièrement, le **nombre d'emplois dans l'industrie automobile a diminué dans de nombreuses régions du monde**; cela est également vrai aussi pour d'autres secteurs de la métallurgie. Deuxièmement, **l'emploi dans le secteur du montage de véhicules automobiles (y compris les moteurs et carrosseries) a plus ou moins diminué par rapport à l'emploi dans le secteur de la fabrication de pièces**. Dans de nombreux pays, l'emploi dans les usines de montage a reculé plus vite que la chute des emplois dans les usines de fabrication de pièces automobiles; dans d'autres cas, l'emploi dans l'industrie des pièces automobiles a effectivement augmenté. Dans les deux cas, l'emploi dans les usines de montage a reculé par rapport aux emplois dans les usines de fabrication de pièces.

Les chiffres de l'emploi figurant ci-dessous sont présentés dans quatre tableaux différents. Le premier tableau porte sur l'emploi dans les usines de montage de véhicules et dans les usines de fabrication de pièces automobiles. Les deux tableaux suivants présentent ensuite séparément les chiffres de l'emploi respectifs pour le montage (y compris les moteurs et carrosseries) et les pièces automobiles (y compris les accessoires). Nous examinons ensuite comment la répartition des emplois entre les deux secteurs a changé au fil des années.

#### 4.2 Les variations de l'emploi ne sont pas généralement à la hausse

Quelques pays européens constructeurs automobiles ont connu une croissance de l'emploi entre 1998 et 2002, mais, dans les autres pays énumérés au tableau 4.1, l'emploi dans l'industrie automobile n'a pas progressé ou il a reculé. Le recul de l'emploi concerne toutes les régions.

Parmi les **pays où l'emploi a reculé** figurent les deux plus grands pays constructeurs d'automobiles. Aux **États-Unis**, l'industrie a perdu 161 000 emplois au cours de la période de trois ans qui s'est achevée en 2002, ce qui représente une baisse de 12,3%. (Les États-Unis ayant adopté un nouveau système de classification industrielle, il n'existe pas de chiffres comparables pour 1998.) Au **Japon**, l'emploi dans l'industrie automobile a également reculé de 12% par rapport à 1998, touchant 88 000 travailleurs. Dans les deux pays, l'emploi a diminué dans le secteur du montage de véhicules et de la fabrication de pièces d'automobile. La diminution de l'emploi dans le dernier secteur a représenté au moins deux tiers des réductions d'emploi de l'ensemble de la branche dans ces deux pays.

L'industrie automobile au **Royaume-Uni** a été durement touchée par les fermetures d'usine, ce qui a provoqué une crise de l'emploi : 32 700 travailleurs ont perdu leur emploi, soit une diminution de 13%, faisant du Royaume-Uni le pays le plus gravement touché. Plus de 26 000 travailleurs ont été également touchés en **Italie**, où les fortes baisses de production et les problèmes chez Fiat ont fait de nombreuses victimes. En **Belgique** et au **Portugal**, l'industrie automobile a perdu plus de 3 500 emplois en 2002 par rapport à 1998 car les réductions d'effectifs sont à l'origine de la délocalisation des travailleurs.

Tableau 4.1 L'emploi dans la fabrication des véhicules automobiles (1998-2002; unités en milliers)

	Definition Industrielle*	1998	1999	2000	2001	2002
Argentine	véhicules à moteur et pièces	na	46.8	na	na	na
Brésil	véhicules à moteur et pièces	250.0	255.1	259.1	254.8	250.1
Chine	véhicules à moteur et pièces	1,963.0	1,807.0	na	na	na
India	véhicules à moteur et pièces	281.2	288.6	na	na	na
Japon	véhicules à moteur et pièces	734.0	704.9	683.1	664.0	646.2
Corée du Sud	véhicules à moteur et pièces	186.8	193.5	na	na	na
Autriche	véhicules à moteur et pièces	27.5	28.2	28.6	29.8	30.2
Belgique	véhicules à moteur et pièces	54.8	52.7	54.0	53.2	51.0
Finlande	véhicules à moteur et pièces	7.4	7.3	7.5	7.2	7.1
France	véhicules à moteur et pièces	269.4	273.8	277.2	276.7	273.2
Allemagne	véhicules à moteur et pièces	806.2	835.5	855.5	867.6	866.6
Italie	véhicules à moteur et pièces	190.3	181.0	178.8	175.7	163.9
Pays-Bas	véhicules à moteur et pièces	27.7	28.0	28.0	26.8	26.8
Portugal	véhicules à moteur et pièces	23.6	24.4	28.2	20.9	20.0
Espagne	véhicules à moteur et pièces	154.8	159.5	165.6	161.9	158.5
Suède	véhicules à moteur et pièces	70.8	72.3	77.5	79.1	80.6
R.U.	véhicules à moteur et pièces	251.9	224.8	231.3	222.4	219.2
Rep. Tchèque	véhicules à moteur et pièces	67.0	69.4	78.5	na	na
Hongrie	véhicules à moteur et pièces	33.9	32.1	33.2	36.2	na
Pologne	véhicules à moteur et pièces	108.0	100.0	na	77.6	74.3
Roumanie	véhicules à moteur et pièces	na	86.2	76.0	74.7	na
Russie	véhicules à moteur et pièces	662.0	534.0	535.0	na	na
Serbie	moyens de transport	65.6	60.8	56.0	na	na
Rep. Slovaque	véhicules à moteur et pièces	na	na	14.7	na	na
Slovénie	moyens de transport	7.6	9.8	9.4	6.4	na
Canada	véhicules à moteur et pièces	163.0	168.0	172.0	163.0	167.0
Mexique	véhicules à moteur et pièces	137.8	140.0	148.1	138.1	na
Etats-Unis	véhicules à moteur et pièces	na	1,312.6	1,313.6	1,212.8	1,151.6
Afrique du Sud	véhicules à moteur et pièces	77.1	77.7	79.2	na	na

na= non disponible

Source: VDA

Dans la région d'Europe centrale et orientale, en **Russie**, le recul de l'emploi a été non négligeable; Entre 1998 et 2000 (la dernière année disponible), 127 000 ouvriers de l'industrie automobile entre 1998 et 2000, ont perdu leur emploi. En **Pologne**, le recul de l'emploi a représenté la baisse en pourcentage la plus importante de tous les pays figurant dans le tableau 4.1; un tiers des travailleurs de l'industrie automobile ont été touchés, ce qui signifie une diminution de 31 200 emplois en 2002 par rapport à 1998. En **Roumanie**, l'emploi a également fortement reculé avec la suppression de 11 500 postes de travail.

**Cinq pays énumérés dans le tableau 4.1 ont enregistré une croissance significative de l'emploi de plus de 2,5%** pour les années visées. C'est en **Allemagne** que la création d'emplois a été la plus forte (+ 60 400 emplois). Quarante-vingt pour cent de ces emplois ont été créés dans de

le secteur de la fabrication de pièces d'automobiles, ce qui est de loin le pourcentage le plus élevé parmi tous les pays énumérés. La **Suède** a enregistré une augmentation du nombre d'emplois de près de 14% entre 1998 et 2002 et a fait figure d'exception avec 80% de cette augmentation dans le secteur du montage. Les données dont nous disposons pour la **République tchèque** sont limitées, mais, entre 1998 et 2000, (soit trois ans), le nombre de travailleurs employés dans l'industrie automobile de ce pays a augmenté de 11 500. L'**Autriche** et la **Hongrie** ont enregistré, d'après les chiffres les plus récents, une augmentation du nombre de travailleurs d'au moins 2 500.

Toutefois, même cette amélioration importante ne modifie pas la situation de l'emploi qui constitue un vaste défi. Il existe 24 pays énumérés dans le tableau 4.1 pour lesquels nous disposons de chiffres sur les variations de l'emploi depuis au moins trois ans. Seuls les cinq pays indiqués ont enregistré une augmentation supérieure à 2,5%. Par contre, 13 pays constructeurs automobiles ont enregistré un recul de l'emploi. Dans les six restants, la situation est demeurée à peu près stable. En d'autres termes, seul un sur cinq des pays constructeurs automobiles avait enregistré une amélioration notable de l'emploi.

### **4.3 Recul de l'emploi dans le secteur du montage de véhicules automobiles par rapport au secteur de la fabrication de pièces automobiles**

Dans de nombreux pays constructeurs automobiles, le nombre d'ouvriers employés dans les usines de montage de véhicules, y compris les moteurs et carrosseries, a diminué par rapport au nombre d'ouvriers employés dans les usines de fabrication de pièces automobiles. L'adoption par les constructeurs dans le monde entier de techniques de production dites « au plus juste » et de systèmes de livraison juste à temps en rapport avec le système de production de Toyota a joué un rôle décisif. La restructuration qui a eu lieu en raison de la mise en œuvre par les employeurs de ces systèmes de production économes en ressources, décrite dans la section Défis et stratégies du présent rapport de la FIO M sur l'industrie automobile, a modifié de manière significative la structure de l'emploi et les conditions d'emploi dans l'industrie automobile au niveau mondial.

Les sociétés transnationales spécialisées dans le montage de véhicules ont restructuré leur production et leurs filières d'approvisionnement afin d'atteindre plusieurs objectifs. Ceux qui sont le plus souvent mis en avant sont les suivants : raccourcir le délai entre la production et la commercialisation des produits, accroître la flexibilité dans les usines et voir comment affecter et utiliser les effectifs, et transférer davantage de risques et de responsabilités aux fournisseurs tout en exigeant en permanence des concessions en matière de prix. Cette situation s'est traduite par une pression constante exercée sur les salaires et les conditions de travail de nombreux ouvriers des usines de montage et de fabrication de pièces automobiles. C'est dans la filière d'approvisionnement que les conditions sont les plus difficiles. Les pires étant dans les zones industrielles travaillant pour l'exportation où les droits syndicaux et les droits des travailleurs sont systématiquement violés.

Du fait de la restructuration, nous ne serons pas surpris que les statistiques fassent ressortir un recul en pourcentage de l'emploi dans les usines de montage. En d'autres termes, nous pensons que la restructuration de l'industrie automobile qui, depuis longtemps, délocalise les emplois

et réduit l'intégration des activités de fabrication auparavant sur site, est un facteur important qui est à l'origine de l'augmentation de la part de l'emploi dans le secteur de la fabrication des pièces automobiles. En fait, les statistiques figurant dans nos tableaux le montrent clairement.

Le tableau 4.4 classe les pays constructeurs automobiles d'après le pourcentage du nombre de personnes employées dans le secteur du montage des véhicules pour 1999. Au Japon, par exemple, en 1999, seuls 29% des employés travaillaient dans ce secteur (y compris les moteurs et carrosseries), ce qui représente la proportion la plus faible parmi les pays énumérés. Les 71% restants travaillaient dans le secteur de la fabrication de pièces automobiles. À l'autre extrémité, le tableau 4.4 montre qu'en Belgique 84% des employés travaillaient dans le secteur du montage et seulement 16% dans celui de la fabrication des pièces automobiles.

Une multitude de facteurs contribuent au classement : la structure et l'évolution historique de l'industrie automobile dans un pays donné, la nature de ses relations commerciales internationales dans et entre les régions spécialisées dans la construction automobile. Bien entendu,

**Tableau 4.2 L'emploi dans le secteur du montage de véhicules automobiles, y compris les moteurs et carrosseries**  
(1998 -2002;unités en milliers)

	Définition industrielle*	1998	1999	2000	2001	2002
<b>Brésil</b>	véhicules à moteur	83.0	85.1	89.1	84.8	82.1
<b>Chine</b>	véhicules à moteur et moteurs	723.0	626.0	na	na	na
<b>Indonésie</b>	véhicules à moteur et moteurs	38.4	41.5	49.8	na	na
<b>Japon</b>	moteurs et châssis de VM	211.0	202.6	196.3	190.9	185.7
<b>Corée du Sud</b>	moteurs et châssis de VM	92.6	85.3	na	na	na
<b>Thailand</b>	véhicules à moteur et moteurs	78.6	97.2	101.6	na	na
<b>Autriche</b>	moteurs et châssis de VM	17.8	18.7	17.9	18.7	18.4
<b>Belgique</b>	moteurs et châssis de VM	46.7	44.1	44.3	42.8	41.0
<b>Finlande</b>	moteurs et châssis de VM	6.6	6.5	6.7	6.5	6.3
<b>France</b>	moteurs et châssis de VM	190.0	193.0	180.5	179.8	177.5
<b>Allemagne</b>	moteurs et châssis de VM	549.2	565.7	570.9	570.2	559.1
<b>Italie</b>	moteurs et châssis de VM	113.8	104.3	100.2	85.9	76.8
<b>Pays-Bas</b>	moteurs et châssis de VM	22.0	22.4	22.2	21.4	21.4
<b>Portugal</b>	moteurs et châssis de VM	13.6	12.2	13.0	12.4	11.9
<b>Espagne</b>	moteurs et châssis de VM	93.1	94.6	98.5	94.3	92.4
<b>Suède</b>	moteurs et châssis de VM	48.5	53.5	53.6	55.3	56.4
<b>R.U.</b>	moteurs et châssis de VM	150.8	127.9	130.7	123.3	121.3
<b>Pologne</b>	moteurs et châssis de VM	na	na	na	28.9	24.7
<b>Lituanie</b>	véhicules à moteur	49.0	47.0	47.1	na	na
<b>Canada</b>	moteurs et châssis de VM	76.0	75.0	74.0	68.0	69.0
<b>Mexique</b>	moteurs et châssis de VM	92.7	94.1	98.4	91.9	na
<b>Etats-Unis</b>	moteurs et châssis de VM	na	475.5	474.1	438.1	420.5
<b>Afrique du Sud</b>	moteurs et châssis de VM	32.5	32.5	34.2	na	na

\* VM = véhicules à moteur  
na=non disponible  
Source: VDA

ils reflètent en partie la taille comparative des secteurs de la fabrication de pièces automobiles des pays. Toutefois, le classement fait également ressortir clairement les pays dans lesquels la production est économe en ressources, les systèmes de gestion juste à temps et la délocalisation sont les plus marqués, à savoir les États-Unis et le Japon. Les répercussions de la mondialisation et des stratégies adoptées par les sociétés transnationales dans l'industrie automobile peuvent transparaître également en partie dans les chiffres du Brésil. Le classement des pays européens à l'autre extrémité montre que des disparités relativement plus faibles entre les travailleurs des secteurs du montage des véhicules et ceux du secteur de la fabrication de pièces, ainsi que la négociation collective à l'échelle du secteur peuvent contribuer à réduire les incitations à la délocalisation.

**Tableau 4.3 L'emploi dans le secteur de la fabrication de pièces et accessoires automobiles**  
(1998-2002; unités en milliers)

	Définition industrielle*	1998	1999	2000	2001	2002
<b>Brésil</b>	pièces de véhicules à moteur	167.0	170.0	170.0	170.0	168.0
<b>Chine</b>	pièces et accessoires de vm	759.0	730.0	na	na	na
<b>Japon</b>	pièces et accessoires de vm	523.0	502.3	486.8	473.1	460.5
<b>Corée du Sud</b>	pièces et accessoires de vm	94.2	108.2	na	na	na
<b>Autriche</b>	pièces et accessoires de vm	9.7	9.5	10.7	11.1	11.8
<b>Belgique</b>	pièces et accessoires de vm	8.1	8.6	9.7	10.4	10.0
<b>Finlande</b>	pièces et accessoires de vm	0.8	0.9	0.9	0.8	0.8
<b>France</b>	pièces et accessoires de vm	79.4	80.8	96.7	96.9	95.7
<b>Allemagne</b>	pièces et accessoires de vm	257.0	269.8	284.6	297.4	307.5
<b>Italie</b>	pièces et accessoires de vm	76.5	76.7	78.6	89.8	87.1
<b>Pays-Bas</b>	pièces et accessoires de vm	5.7	5.5	5.8	5.5	5.5
<b>Portugal</b>	pièces et accessoires de vm	9.9	12.1	15.2	8.5	8.0
<b>Espagne</b>	pièces et accessoires de vm	61.7	64.8	67.2	67.5	66.1
<b>Suède</b>	pièces et accessoires de vm	22.3	18.7	23.9	23.8	24.2
<b>R.U.</b>	pièces et accessoires de vm	101.1	96.9	100.6	99.1	97.9
<b>Pologne</b>	pièces et accessoires de vm	na	na	na	48.8	49.7
<b>Rép. Slovaque</b>	pièces et accessoires de vm	na	na	4.7	5.7	na
<b>Canada</b>	pièces et accessoires de vm	87.0	93.0	98.0	95.0	98.0
<b>Mexique</b>	pièces et accessoires de vm	45.1	45.9	49.7	46.2	na
<b>Etats-Unis</b>	pièces et accessoires de vm	na	837.1	839.5	774.7	731.1
<b>Afrique du Sud</b>	pièces et accessoires de vm	36.2	35.4	36.1	na	na

\* VM = véhicules à moteur  
na=non disponible  
Source: VDA

Cela nous amène à l'autre indication importante et édifiante que donnent les chiffres du tableau 4.4. Au fil des années, nous constatons que, dans tous les pays sauf un, pour lesquels il existe des données comparables, le pourcentage de l'emploi dans le secteur du montage des véhicules a chuté. Nous ne disposons pas de chiffres comparables antérieurs pour les États-Unis en raison d'une modification des systèmes de classification, mais la délocalisation et la « dés-intégration » de grande ampleur pratiquées par les sociétés transnationales du secteur automobile implantées aux États-Unis et en Amérique du Nord signifient très probablement que le pourcentage du secteur du montage des véhicules dans l'emploi automobile a baissé là également. Les chiffres font ressortir une indication édifiante : les problèmes posés par la délocalisation et les disparités entre les travailleurs du secteur du montage des véhicules et ceux du secteur de la fabrication des pièces subsistent.

**Tableau 4.4: Pourcentage des emplois industriels dans l'assemblage**  
(y compris les moteurs et les carrosseries)

Pays	1994	1999	2002	Changement	
				99 v 94	02 v 94
Japon	31	29	29	-2	-2
Brésil		33	33		
Etats-Unis		36	37		
Afrique du Sud		42			
Corée du Sud	43	44		1	
Canada	48	45	41	-4	-7
Portugal	49	50	59	1	10
R.U.	62	57	55	-5	-7
Italie	70	58	47	-13	-24
Espagne	64	59	58	-4	-5
Autriche	74	66	61	-7	-13
Mexique		67			
Allmagne	74	68	65	-7	-10
France	71	70	65	-1	-6
Suède	80	74	70	-6	-10
Pays-Bas	86	80	80	-6	-6
Belgique	86	84	80	-2	-5

Source: VDA, FIOM

## 5. Les dimensions régionales des ventes de véhicules

### 5.1 Introduction

Comme le montrent les chiffres des ventes et des immatriculations de voitures neuves et de camions neufs<sup>1</sup>, la demande de nouveaux véhicules, au niveau mondial, a affiché une certaine croissance, mais celle-ci n'est pas suffisante pour absorber la capacité de production des constructeurs transnationaux de véhicules. Nous examinons la demande de véhicules sous trois angles ayant, chacun, une dimension régionale. Premièrement, une vue d'ensemble des ventes de véhicules donne la physionomie générale de la demande mondiale de voitures automobiles, de camions et de véhicules utilitaires. Ensuite, nous examinons brièvement les exportations nettes et le commerce international de véhicules (rapport entre vente et production). Enfin, l'évolution des ventes par entreprise et par groupe d'alliance permet de comparer les activités des constructeurs transnationaux spécialisés dans le montage de véhicules transnationaux. Le rapport se termine par un bref point sur les alliances, les fusions et les acquisitions.

### 5.2 Ventes mondiales et régionales – vue d'ensemble

En 2003, les ventes mondiales de véhicules ont atteint près de 56 millions d'unités, soit 1,2 pour cent de plus que l'année précédente, reflétant la stagnation observée depuis 1999. En fait, 1999 a été la dernière année où les ventes de véhicules ont enregistré une croissance importante au niveau mondial (plus 3,6 millions d'unités), soit 7,2 pour cent. Cette croissance s'explique à la fois par le redressement de l'activité après la crise asiatique et le niveau soutenu des ventes en Amérique du Nord avant que les

Tableau 5.1: Ventes mondiales de véhicules par région, 1997-2002

	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003e
	Unités (milliers)						
Europe de l'Ouest	15,146	16,290	17,255	17,089	17,089	16,596	16,332
ALENA	17,425	18,062	19,663	20,302	20,016	19,876	19,592
Amérique du Sud	2,353	2,054	1,671	1,869	1,912	1,637	1,608
Japon	6,725	5,879	5,861	5,980	5,907	5,792	5,807
Asia-Pacific*	6,484	4,915	6,053	6,828	7,156	8,526	9,645
Europe de l'Est	2,057	2,159	2,464	2,286	2,206	2,137	2,245
Autres	367	315	295	341	367	350	365
<b>Total mondial</b>	<b>50,556</b>	<b>49,674</b>	<b>53,263</b>	<b>54,695</b>	<b>54,653</b>	<b>54,915</b>	<b>55,594</b>
	Evolution annuelle (milliers)						
Europe de l'Ouest	706	1,144	965	-166	0	-493	-264
ALENA	427	638	1,600	639	-286	-140	-284
Amérique du Sud	72	-299	-384	198	43	-275	-29
Japon	-353	-846	-18	119	-73	-115	15
Asia-Pacific*	-93	-1,569	1,138	775	328	1,370	1,119
Europe de l'Est	122	102	305	-178	-80	-70	108
Autres	-26	-52	-19	46	26	-17	15
<b>Total mondial</b>	<b>855</b>	<b>-882</b>	<b>3,588</b>	<b>1,433</b>	<b>-42</b>	<b>262</b>	<b>679</b>
	Evolution annuelle (en pourcentage)						
Europe de l'Ouest	4.9	7.6	5.9	-1.0	0.0	-2.9	-1.6
ALENA	2.5	3.7	8.9	3.3	-1.4	-0.7	-1.4
Amérique du Sud	3.2	-12.7	-18.7	11.9	2.3	-14.4	-1.8
Japon	-5.0	-12.6	-0.3	2.0	-1.2	-1.9	0.3
Asia-Pacific*	-1.4	-24.2	23.2	12.8	4.8	19.2	13.1
Europe de l'Est	6.3	5.0	14.1	-7.2	-3.5	-3.2	5.1
Autres	-6.6	-14.3	-6.1	15.5	7.6	-4.6	4.3
<b>Monde Total</b>	<b>1.7</b>	<b>-1.7</b>	<b>7.2</b>	<b>2.7</b>	<b>-0.1</b>	<b>0.5</b>	<b>1.2</b>

\* à l'exclusion du Japon, mais avec Australie et Nouvelle-Zélande

<sup>1</sup> Les chiffres relatifs aux ventes de véhicules sont obtenus en additionnant les ventes de voitures de tourisme et les véhicules utilitaires. Le terme « ventes » est utilisé tout au long du présent rapport. Dans la plupart des pays, les chiffres concernent les « nouvelles immatriculations ». Pour certains pays, les chiffres relatifs aux ventes (ou immatriculations) ne sont pas disponibles et, par conséquent, les chiffres relatifs aux ventes totales mondiales ou ventes totales régionales sont parfois estimatifs. Voir l'annexe : Note relative aux données.

marchés ne semblent dans la récession. À l'échelon mondial, les ventes de véhicules automobiles n'ont augmenté, en moyenne, que de 1,6 pour cent par an entre 1997 et 2003; ce rythme anémique illustre bien l'absence générale de croissance du pouvoir d'achat des travailleurs.

Hormis la région Asie-Pacifique, la plupart des autres régions ont connu ces dernières années une stagnation. Les chiffres préliminaires pour 2003 figurant dans le tableau 5.1 font ressortir une diminution du volume des ventes pour toutes les régions, à l'exception de la région Asie-Pacifique, par rapport aux niveaux de 1999. Les ventes ont diminué ou stagné trois années sur quatre depuis 1999 en Europe occidentale, dans les pays de l'ALENA, au Japon, en Europe orientale et en Amérique du Sud. En revanche, la région Asie-Pacifique a enregistré une augmentation cumulée de plus de 4,7 millions d'unités, soit près du double du niveau de 1998 au moment de la crise.

Tableau 5.2: Ventes de véhicules dans les pays de la région Asie-Pacifique, 1997-2003

Pays*	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003e
	Unités (milliers)						
Japon	6,725.0	5,879.4	5,861.5	5,980.2	5,906.8	5,792.2	5,807.0
Corée du Sud	1,520.9	769.5	1,275.5	1,434.8	1,459.2	1,637.1	1,345.6
Chine	1,558.7	1,582.1	1,832.5	2,088.6	2,422.8	3,248.1	4,390.0
Inde	831.6	765.2	972.3	992.7	957.2	988.1	1,121.9
Malaisie	411.3	168.4	304.8	357.6	412.6	450.3	409.3
Taiwan	472.4	473.8	422.2	446.2	382.7	465.5	488.2
Indonésie	386.8	58.0	93.8	300.8	299.5	330.3	344.3
Thaïlande	363.2	144.1	218.3	262.2	297.1	412.9	455.5
Australie	723.9	807.4	786.8	787.1	772.7	824.3	910.7
Philippines	144.2	80.7	74.4	83.6	76.7	85.6	88.7
Nouv. Zélande	71.2	65.6	72.2	74.6	75.4	84.1	90.5
	Evolution annuelle (milliers)						
Japon	-352.7	-845.6	-17.9	118.7	-73.3	-114.6	14.8
Corée du Sud	-139.0	-751.3	506.0	159.3	24.4	177.9	-291.5
Chine	120.2	23.3	250.5	256.1	334.2	825.3	1,141.9
Inde	11.9	-66.4	207.1	20.4	-35.5	30.9	133.9
Malaisie	46.5	-243.0	136.4	52.9	55.0	37.7	-40.9
Taiwan	7.0	1.4	-51.6	24.0	-63.5	82.9	22.7
Indonésie	55.3	-328.8	35.8	207.0	-1.2	30.8	14.0
Thaïlande	-227.6	-219.1	74.3	43.9	34.9	115.8	42.6
Australie	73.8	83.5	-20.5	0.3	-14.4	51.6	86.4
Philippines	-17.9	-63.5	-6.3	9.2	-7.0	8.9	3.1
Nouv. Zélande	-23.0	-5.6	6.6	2.3	0.9	8.7	6.3
	Evolution annuelle (en pourcentage)						
Japon	-5.0	-12.6	-0.3	2.0	-1.2	-1.9	0.3
Corée du Sud	-8.4	-49.4	65.7	12.5	1.7	12.2	-17.8
Chine	8.4	1.5	15.8	14.0	16.0	34.1	35.2
Inde	1.5	-8.0	27.1	2.1	-3.6	3.2	13.6
Malaisie	12.7	-59.1	81.0	17.3	15.4	9.1	-9.1
Taiwan	1.5	0.3	-10.9	5.7	-14.2	21.7	4.9
Indonésie	16.7	-85.0	61.8	220.6	-0.4	10.3	4.2
Thaïlande	-38.5	-60.3	51.6	20.1	13.3	39.0	10.3
Australie	11.4	11.5	-2.5	0.0	-1.8	6.7	10.5
Philippines	-11.1	-44.0	-7.8	12.4	-8.3	11.6	3.6
Nouv. Zélande	-24.4	-7.8	10.0	3.2	1.2	11.5	7.5

\* Enumérés dans l'ordre de la production totale de véhicules en 1997.

Tous les pays de la **région Asie-Pacifique** mentionnés dans le tableau 5.2 ont enregistré une croissance des ventes entre 1999 et 2003, à l'exception du Japon. Si l'on compare ces chiffres aux chiffres de 1997-1998, on se rend compte combien la chute des ventes pendant la crise économique dans les pays asiatiques a été brutale. L'examen de la période postérieure à la reprise dans la région fait ressortir une croissance inégale, la Chine représentant presque trois quarts de l'augmentation.

Tableau 5.3: Ventes de véhicules dans les pays d'Europe occidentale, 1997-2003

Pais*	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003e
<b>Unités (milliers)</b>							
Allemagne	3,790.1	4,026.6	4,125.7	3,693.9	3,638.3	3,523.5	3,501.7
France	2,068.2	2,342.1	2,581.9	2,611.1	2,751.0	2,606.0	2,440.7
Espagne	1,225.8	1,431.9	1,754.3	1,712.8	1,752.4	1,637.8	1,716.2
Royaume-Uni	2,445.0	2,541.9	2,485.7	2,519.7	2,772.2	2,885.9	2,945.2
Italie	2,553.6	2,549.3	2,546.3	2,714.9	2,709.6	2,639.7	2,509.6
Pays-Bas	574.7	639.5	728.5	712.0	631.7	606.3	580.0
Belgique	453.3	515.5	562.3	583.9	561.8	527.8	521.2
Autriche	306.5	330.4	348.4	347.4	327.5	310.8	334.3
Suisse	294.5	320.6	344.7	346.7	347.6	322.0	296.4
Portugal	335.4	393.4	431.6	451.0	369.0	316.2	263.2
Suède	251.1	285.0	331.0	329.0	281.8	289.2	295.5
Danemark	188.1	197.3	183.5	149.5	132.2	148.5	134.4
Grèce	179.1	200.0	283.4	313.2	301.0	287.0	278.0
Norvège	164.8	154.3	134.3	133.0	129.4	117.2	121.2
Irlande	159.8	177.1	212.9	276.8	207.6	194.4	179.9
Finlande	121.0	145.2	156.2	148.2	127.5	135.4	166.2
Luxembourg	34.7	40.0	44.6	45.9	48.4	48.7	48.5
<b>Evolution annuelle (milliers)</b>							
Allemagne	34.7	236.5	99.1	-431.8	-55.6	-114.9	-21.8
France	-441.9	273.9	239.8	29.2	139.9	-145.0	-165.3
Espagne	141.4	206.1	322.4	-41.5	39.6	-114.6	78.4
Royaume-Uni	162.6	96.9	-56.2	34.0	252.5	113.7	59.3
Italie	668.5	-4.3	-3.0	168.6	-5.3	-69.9	-130.1
Pays-Bas	17.1	64.8	89.0	-16.5	-80.2	-25.4	-26.3
Belgique	7.8	62.2	46.8	21.6	-22.1	-34.0	-6.6
Autriche	-31.1	23.9	18.0	-1.0	-19.9	-16.7	23.5
Suisse	0.3	26.2	24.1	2.0	0.9	-25.6	-25.6
Portugal	40.3	58.0	38.2	19.4	-82.0	-52.8	-53.1
Suède	49.7	34.0	46.0	-2.0	-47.2	7.3	6.3
Danemark	13.7	9.2	-13.8	-34.0	-17.3	16.3	-14.1
Grèce	0.4	20.8	83.5	29.7	-12.1	-14.0	-9.0
Norvège	3.0	-10.6	-19.9	-1.3	-3.7	-12.1	4.0
Irlande	25.4	17.3	35.9	63.8	-69.1	-13.2	-14.6
Finlande	12.1	24.3	11.0	-8.0	-20.7	7.9	30.9
Luxembourg	2.0	5.3	4.6	1.3	2.5	0.4	-0.2
<b>Evolution annuelle (en pourcentage)</b>							
Allemagne	0.9	6.2	2.5	-10.5	-1.5	-3.2	-0.6
France	-17.6	13.2	10.2	1.1	5.4	-5.3	-6.3
Espagne	13.0	16.8	22.5	-2.4	2.3	-6.5	4.8
Royaume-Uni	7.1	4.0	-2.2	1.4	10.0	4.1	2.1
Italie	35.5	-0.2	-0.1	6.6	-0.2	-2.6	-4.9
Pays-Bas	3.1	11.3	13.9	-2.3	-11.3	-4.0	-4.3
Belgique	1.7	13.7	9.1	3.8	-3.8	-6.1	-1.3
Autriche	-9.2	7.8	5.5	-0.3	-5.7	-5.1	7.6
Suisse	0.1	8.9	7.5	0.6	0.3	-7.4	-7.9
Portugal	13.7	17.3	9.7	4.5	-18.2	-14.3	-16.8
Suède	24.7	13.5	16.1	-0.6	-14.3	2.6	2.2
Danemark	7.9	4.9	-7.0	-18.5	-11.5	12.3	-9.5
Grèce	0.3	11.6	41.7	10.5	-3.9	-4.7	-3.1
Norvège	1.8	-6.4	-12.9	-1.0	-2.8	-9.4	3.4
Irlande	18.9	10.8	20.2	30.0	-25.0	-6.4	-7.5
Finlande	11.1	20.1	7.6	-5.1	-13.9	6.2	22.8
Luxembourg	6.2	15.2	11.6	2.9	5.3	0.8	-0.3

\* Ces pays sont énumérés par ordre d'importance de la production annuelle de véhicules en 1997.

En ce qui concerne les pays **d'Europe occidentale** énumérés au tableau 5.3, les volumes enregistrés en 2003 sont généralement inférieurs au niveau record le plus récent enregistré dans la région en 1999 (dans la plupart des pays, les niveaux records ont été enregistrés en 1999 et 2000). Le ralentissement de l'économie dans la plupart des pays d'Europe occidentale s'est traduit par une baisse des ventes en 2003 par rapport au niveau record atteint par tous les pays, à l'exception du Royaume-Uni ou du Luxembourg; un ralentissement notable des ventes sur le marché intérieur a été constaté en Allemagne, aux Pays-Bas et au Portugal.

Les trois pays de l'**ALENA** ont enregistré une baisse des ventes en 2003. Toutefois, le volume des ventes sur le marché intérieur au Mexique et au Canada a augmenté chaque année au cours des années précédentes, à la différence des États-Unis où les ventes ont été inférieures au chiffre record enregistré en 2000.

En ce qui concerne les principaux marchés nationaux d'**Amérique latine** figurant dans le tableau 5.5, la perte de vitesse enregistrée s'est poursuivie à la suite de l'adoption de politiques néolibérales inefficaces, notamment en Argentine, tandis que les problèmes politiques au Venezuela ont fait des ravages sur le plan économique.

Tableau 5.4: Ventes de véhicules aux États-Unis, au Canada et au Mexique (ALENA), 1997-2003

Pays*	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003e
	Unités (milliers)						
Etats-Unis	15,498	15,967	17,415	17,812	17,472	17,139	16,967
Canada	1,423	1,428	1,540	1,586	1,598	1,732	1,625
Mexique	503	667	708	904	946	1,006	999
	Evolution annuelle (milliers)						
Etats-Unis	42.7	469.4	1,447.4	396.9	-339.3	-333.7	-171.2
Canada	220.9	5.1	112.1	45.7	11.8	133.9	-106.8
Mexique	163.0	163.4	40.8	196.6	41.4	60.1	-6.4
	Evolution annuelle (en pourcentage)						
Etats-Unis	0.3	3.0	9.1	2.3	-1.9	-1.9	-1.0
Canada	18.4	0.4	7.8	3.0	0.7	8.4	-6.2
Mexique	47.9	32.5	6.1	27.8	4.6	6.4	-0.6

\* Ces pays sont énumérés par ordre d'importance de la production annuelle de véhicules en 1997.

Tableau 5.5: Ventes de véhicules sur les principaux marchés d'Amérique latine, 1997-2003

Pays*	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003e
	Unités (milliers)						
Brésil	1,640.2	1,495.3	1,227.2	1,461.4	1,581.3	1,474.3	1,462.7
Argentine	426.4	455.4	380.1	306.9	176.7	82.3	107.8
Venezuela	173.8	103.6	63.3	100.4	154.2	80.7	37.5
	Evolution annuelle (milliers)						
Brésil	-25.8	-144.9	-268.2	234.3	119.9	-107.0	-11.6
Argentine	50.3	29.0	-75.3	-73.2	-130.2	-94.4	25.4
Venezuela	106.6	-70.2	-40.3	37.2	53.8	-73.5	-43.2
	Evolution annuelle (en pourcentage)						
Brésil	-1.5	-8.8	-17.9	19.1	8.2	-6.8	-0.8
Argentine	13.4	6.8	-16.5	-19.2	-42.4	-53.4	30.9
Venezuela	158.6	-40.4	-38.9	58.7	53.6	-47.7	-53.5

\* Ces pays sont énumérés par ordre d'importance de la production annuelle de véhicules en 1997.

Tableau 5.6: Ventes de véhicules dans certains pays d'Europe centrale et orientale, 1997-2003

Pays*	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003e
	Unités (milliers)						
Russie	965.1	1,035.1	1,154.1	1,197.6	1,270.1	1,189.1	1,189.0
Pologne	533.3	515.3	695.9	519.9	356.6	336.2	392.7
Rép. tchèque	196.3	163.9	167.7	170.8	174.7	169.6	164.1
Slovénie	114.6	142.9	118.1	84.3	91.5	112.0	129.8
Roumanie	68.9	71.9	83.7	68.4	59.7	57.9	68.5
Hongrie	113.3	159.9	182.1	185.1	181.0	208.6	232.9
Rép. slovaque	65.6	70.0	62.9	60.4	72.7	63.4	68.0
	Evolution annuelle (milliers)						
Russie	18.5	70.0	119.0	43.5	72.5	-81.0	-0.1
Pologne	109.0	-18.0	180.6	-176.0	-163.2	-20.4	56.5
Rép. tchèque	12.0	-32.4	3.8	3.0	4.0	-5.1	-5.5
Slovénie	-3.5	28.4	-24.9	-33.8	7.3	20.5	17.8
Roumanie	2.2	3.0	11.8	-15.3	-8.7	-1.9	10.7
Hongrie	0.1	46.6	22.2	3.0	-4.0	27.6	24.3
Rép. slovaque	-16.1	4.4	-7.0	-2.5	12.3	-9.3	4.6
	Evolution annuelle (en pourcentage)						
Russie	2.0	7.3	11.5	3.8	6.1	-6.4	-0.0
Pologne	25.7	-3.4	35.1	-25.3	-31.4	-5.7	16.8
Rép. tchèque	6.5	-16.5	2.3	1.8	2.3	-2.9	-3.3
Slovénie	-3.0	24.7	-17.4	-28.6	8.6	22.4	15.9
Roumanie	3.2	4.4	16.4	-18.2	-12.7	-3.1	18.4
Hongrie	0.1	41.2	13.9	1.7	-2.2	15.2	11.7
Rép. slovaque	-19.7	6.7	-10.1	-4.0	20.4	-12.8	7.3

\* Ces pays sont énumérés par ordre d'importance de la production annuelle de véhicule en 1997.

En ce qui concerne les pays d'**Europe centrale et orientale**, énumérés dans le tableau 5.6, le volume de ventes en 2003 a été supérieur à celui de l'année précédente où il est demeuré pratiquement inchangé. Les ventes de véhicules sur le marché national en Hongrie ont progressé de manière régulière, tandis que pour d'autres pays énumérés dans le tableau, les volumes de ventes en 2003 sont inférieurs au niveau record enregistré récemment. La Pologne a connu une chute particulièrement brutale par rapport à son niveau record de 1999.

### 5.3 Commerce international de véhicules et exportations nettes

Dans le secteur automobile, les courants d'échanges internationaux sont déterminés par de nombreux facteurs, à savoir les stratégies des sociétés transnationales en matière d'approvisionnement et d'investissement, la répartition des revenus et des richesses entre et à l'intérieur des régions et des pays, et la nature des politiques gouvernementales, etc. Dans le secteur automobile, les échanges internationaux englobent les exportations et importations de véhicules et d'équipements complets, ainsi que des composants et des pièces automobiles. Bien que le panorama présenté ici ne porte que sur le commerce de véhicules, le commerce de composants et de pièces représente une part substantielle de la valeur des flux internationaux de marchandises dans le secteur de l'automobile qui ont lieu, pour la plupart, entre et à l'intérieur des sociétés transnationales.

Pour évaluer le commerce de véhicules automobiles, on peut notamment examiner la différence entre la production et les ventes d'une région ou d'un pays. La différence entre le nombre de véhicules automobiles produits et vendus dans une région – appelées « exportations nettes » – est égale à la différence entre le nombre d'unités exportées de la région et le nombre d'unités importées dans la région. Dans un pays ou une région dont la production est supérieure à la consommation, les exportations sont nécessairement supérieures aux importations de véhicules automobiles (d'où un solde positif des exportations nettes). En revanche, dans une région ou un pays dont la production est inférieure à la consommation, les importations sont supérieures aux exportations (d'où un solde négatif des exportations nettes).

Le tableau 5.7 fait apparaître les exportations nettes en pourcentage des ventes par région et dans certains pays. Si le chiffre est positif, le pays est un exportateur net et s'il est négatif, il est importateur net. En ce qui concerne l'échelle, un chiffre dans le tableau est voisin de zéro pour une région où la production est presque équivalente aux ventes locales (ce qui signifie nécessairement que les exportations et les importations de véhicules automobiles de cette région sont pratiquement équilibrées). Plus l'écart entre la production et les ventes locales est important (ce qui signifie un déséquilibre entre les exportations et les importations), plus le chiffre – positif ou négatif pour la région – s'éloigne de zéro.

En **Europe occidentale**, le nombre total de véhicules automobiles produits et le nombre d'unités vendues est généralement équilibré sur le plan régional. Toutefois, certains pays de la région sont des grands exportateurs nets, comme l'Allemagne, l'Espagne et la France, tandis que d'autres sont des importateurs nets, comme l'Italie et le Royaume-Uni. L'Allemagne, par exemple, a produit, en 2003, 50 pour cent de plus de véhicules automobiles que le nombre d'unités vendues sur le marché national; ce pourcentage était de 33 pour cent en 1997. La

Tableau 5.7: Exportations nettes en pourcentage des ventes par région et dans certains pays, 1997-2003

	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003e
	En pourcentage des ventes régionales ou nationales						
<b>Europe de l'Ouest*</b>	<b>5.9</b>	<b>2.4</b>	<b>-4.8</b>	<b>0.5</b>	<b>1.1</b>	<b>2.2</b>	<b>3.8</b>
<b>Allemagne</b>	32.5	30.3	27.0	40.7	47.8	46.8	50.0
France	24.3	25.7	3.2	27.8	31.6	41.3	48.3
<b>Espagne</b>	109.0	97.4	62.6	77.1	62.6	74.3	76.5
Royaume-Uni	-20.8	-22.3	-20.6	-28.0	-39.2	-37.0	-37.3
<b>Italie</b>	-28.9	-33.6	-33.2	-36.0	-41.7	-45.9	-47.3
<b>ALENA*</b>	<b>-7.9</b>	<b>-11.2</b>	<b>-10.4</b>	<b>-13.0</b>	<b>-21.0</b>	<b>-15.9</b>	<b>-17.3</b>
Etats-Unis	-21.8	-24.8	-25.2	-28.3	-34.6	-28.4	-28.8
<b>Canada</b>	80.6	80.0	98.4	86.7	58.5	51.8	57.1
Mexique	169.3	119.2	117.0	112.8	96.7	79.6	57.7
<b>Amérique du Sud*</b>	<b>12.9</b>	<b>-0.2</b>	<b>-0.5</b>	<b>9.2</b>	<b>7.8</b>	<b>19.9</b>	<b>24.8</b>
Brésil	26.2	6.0	10.1	15.7	14.9	21.6	24.9
Argentine	4.6	0.6	-19.8	10.5	33.3	93.6	57.4
Venezuela	-34.4	-92.8	-90.6	-90.5	-93.9	-87.2	-71.2
<b>Japon</b>	<b>63.2</b>	<b>70.9</b>	<b>68.8</b>	<b>69.6</b>	<b>65.5</b>	<b>77.1</b>	<b>77.1</b>
<b>Asie-Pacifique*</b>	<b>10.2</b>	<b>9.8</b>	<b>14.8</b>	<b>15.3</b>	<b>10.9</b>	<b>9.7</b>	<b>14.2</b>
Corée du Sud	85.3	154.0	122.9	117.1	101.4	92.3	136.2
Malaisie	-6.7	-24.2	-5.1	-5.2	-2.6	-4.8	-7.2
Taiwan	-19.3	-18.6	-19.8	-19.3	-34.8	-34.3	-26.8
Thaïlande	-0.8	7.2	41.2	49.9	45.3	36.0	67.5
Australie	-52.6	-56.0	-59.2	-57.6	-59.1	-58.7	-55.2
Indonésie	-3.2	-13.8	-7.1	-0.2	-6.5	-9.3	-6.5
<b>Europe de l'Est*</b>	<b>12.5</b>	<b>10.1</b>	<b>5.2</b>	<b>18.0</b>	<b>19.4</b>	<b>20.3</b>	<b>18.6</b>
Russie	20.5	-1.0	0.9	1.5	0.2	3.3	7.6
Pologne	-15.8	-4.6	-16.1	-3.1	9.4	-4.3	-16.3
Rép. tchèque	88.0	150.7	124.2	166.8	166.3	163.6	169.2
Slovaquie	11.9	-19.4	-16.3	-14.9	-26.8	-30.2	-26.6
Roumanie	39.2	75.7	41.1	79.6	94.4	118.9	72.4
Hongrie	-40.8	-48.3	-32.4	-20.5	-21.5	-31.2	-49.7
Rép. slovaque	-36.0	79.7	101.5	201.0	150.3	255.9	313.6

Notes: Les importations sont affectées du signe -. Ces données comportent certaines estimations. La région Asie-Pacifique exclut le Japon mais inclut l'Australie et la Nouvelle-Zélande.

\* L'addition pour ces pays ne correspondent pas au total régional.

France enregistre une tendance à la hausse similaire, ce qui indique que dans ces pays, l'importance de la croissance des exportations est relative. En revanche, la production en Italie a été inférieure de près de la moitié au nombre d'unités vendues sur le marché national en 2003; cinq ans auparavant, la production était inférieure d'un tiers à la consommation. On a également observé une tendance similaire au Royaume-Uni, ce qui indique un accroissement de la part des importations.

En 2003, le **Japon** a produit 77 pour cent de plus qu'il n'a consommé; le volume des exportations nettes s'élève à 4,5 millions d'unités (le niveau le plus élevé parmi les pays constructeurs automobiles). Dans le reste de la région **Asie-Pacifique**, le volume des exportations nettes s'est élevé à près de 1,4 million d'unités en 2003, ce qui représente 14 pour cent de la taille du marché. L'augmentation de la capacité exportatrice de la Thaïlande est appréciable; cela s'explique par la poursuite du renforcement, ces dernières années, par les constructeurs automobiles transnationaux, de leurs capacités de production dans ce pays.

L'**Amérique du Nord** est toujours la destination la plus importante des importations et la part de ses importations a eu tendance à augmenter. Aux États-Unis, le plus grand pays importateur net, le nombre de véhicules produits en 2003 a été inférieur de 4,9 millions d'unités que le nombre de véhicules vendus sur le marché intérieur, ce qui équivaut à 29 pour cent du marché national. Dans le même temps, le Canada et le Mexique ont enregistré une baisse notable de l'importance relative de leurs exportations nettes.

Pour les grands marchés d'**Amérique latine**, on enregistre un début de reprise des exportations nettes après de la crise économique qui a fait chuter brutalement la production et les ventes. En 2003, le nombre de véhicules produits au Brésil a été supérieur de 364 000 au nombre de véhicules vendus sur le marché intérieur, ce qui équivaut à un quart du marché national. Toutefois, les exportations nettes brésiliennes ne sont pas encore revenues au niveau qui existait avant le début de la crise économique dans la région en 1997.

Les exportations nettes des pays d'**Europe centrale et orientale** ont grimpé en raison de l'augmentation substantielle de la capacité de production de plusieurs pays de la région et de l'importance relative que revêt le commerce international dans ces pays. Les investissements réalisés par des constructeurs automobiles transnationaux en Slovaquie, en République tchèque et en Roumanie notamment ont accentué la capacité d'exportation de ces pays et de l'ensemble de la région. En revanche, en Russie, le commerce des véhicules est généralement équilibré.

#### **5.4 Ventes par société transnationale et groupe d'alliances automobiles**

Les sociétés transnationales spécialisées dans le montage de véhicules, qui dominent l'industrie automobile, sont relativement peu nombreuses. Même si elles s'efforcent de coopérer les unes avec les autres lorsque cela sert leurs intérêts économiques réciproques, par exemple pour abaisser les coûts de conception, de développement et d'usinage des véhicules et des composants dans le cadre de projets communs, leur premier mode d'interaction demeure la concurrence axée sur le profit. La dynamique de cette concurrence a contribué à la restructuration constante de l'industrie automobile, aux pressions incessantes sur les prix exercées par les sociétés transnationales dans l'ensemble des chaînes de production et d'approvisionnement et a pour effet de créer des cycles qui accentuent la sous-utilisation de la capacité mondiale.

Presque tous les travailleurs de l'automobile sont reliés directement ou indirectement par le biais des chaînes de production et d'approvisionnement des grandes sociétés transnationales spécialisées dans le montage des véhicules. Compte tenu des fusions et des alliances, les ouvriers employés par une entreprise de montage de véhicules ont de plus en plus de liens, sous différentes formes, avec leurs collègues employés dans des sociétés apparentées. Les employeurs veulent susciter un intérêt particulier pour les innovations dans leur entreprise, mais il est fondamentalement important que les travailleurs et les syndicats continuent de concevoir le secteur dans son ensemble et renforcer cette conception, et d'élaborer des stratégies visant à servir les intérêts collectifs des travailleurs de la métallurgie.

Les tableaux suivants indiquent le nombre de véhicules vendus et la part de marché détenue par les principales sociétés transnationales spécialisées dans le montage de véhicules et par groupe d'alliances, ainsi que les parts détenues par région. On relève certains écarts par rapport aux données relatives aux ventes présentées dans la section 5.1 ci-dessus. C'est la raison pour laquelle le volume total des ventes mondiales dans ces deux sections ne correspond pas. Les chiffres figurant dans la présente section n'englobent que les utilitaires légers utilisés principalement comme voitures de tourisme, mais non les véhicules utilitaires comme les utilitaires moyens et légers ou les autobus qui sont inclus à la section 5.1.<sup>2</sup>

Comme le montre le tableau 5.8, l'évolution du volume des ventes au niveau mondial est très différente selon les constructeurs et les groupes d'alliances. **Toyota, Renault, Nissan, PSA, BMW, Honda, Mazda** et **Hyundai** ont enregistré une reprise ces dernières années. Le niveau des ventes de **VW** au niveau mondial est resté pratiquement inchangé, tandis que **GM, Fiat, Isuzu, Ford, DaimlerChrysler** et **Mitsubishi** ont accusé généralement un recul des ventes.

Le tableau 5.9 présente les parts de marché par constructeur et par groupe d'alliances pour 2003 avec une répartition correspondante par région. Le tableau fait nettement ressortir la portée véritablement mondiale des constructeurs automobiles transnationaux, l'importance primordiale de la région dans laquelle chacune des sociétés transnationales est respectivement implantée et la contribution des alliances stratégiques à la présence sur le marché dans l'ensemble des régions.

## 5.5 Le point sur les fusions et les alliances

**Les diverses alliances qui ont vu le jour ces dernières années ont suivi des trajectoires différentes. Les liens entre Nissan et Renault** ont continué de se renforcer avec divers degrés d'intégration en fonction de leurs activités commerciales. Au début de 2005, les deux entreprises seront dirigées par la même personne. D'autres alliances ont connu certains retours en arrière. Les problèmes rencontrés par **Fiat**, tant au niveau financier qu'au niveau des produits, ont obligé les actionnaires à injecter de nouveaux capitaux dans Fiat Automotive, mais **General-Motors** a refusé de contribuer à cette augmentation de capital réduisant ainsi sa participation dans Fiat à 10 pour cent, même si les deux constructeurs continuent de développer et de fabriquer des moteurs ensemble. **DaimlerChrysler** a annoncé qu'il n'avait pas l'intention d'effectuer un apport en capital destiné à l'assainissement de **Mitsubishi Motors**, dont il détient 37 pour cent du capital avant toute recapitalisation. Les deux constructeurs automobiles ont des projets communs en cours : le développement et la fabrication de plusieurs modèles de véhicules automobiles et de moteurs (également en collaboration avec Hyundai).

Les fusions et acquisitions qui ont eu lieu récemment dans le secteur automobile ont été concentrées dans le secteur des véhicules utilitaires. En 2004, **Tata Motors**, le plus gros constructeur automobile indien, a acheté **Daewoo Commercial Vehicle Company**, qui a une usine

---

<sup>2</sup> Les chiffres relatifs aux parts de marché sont calculés en pourcentage du volume total des ventes et, par conséquent, les véhicules utilitaires de certains pays sont exclus. Pour en savoir plus, voir l'annexe : Note sur les données.

Tableau 5.8: Immatriculations par constructeur et par groupe d'alliances, 1999-2003 (unités en milliers)

	Immatriculations (unités en milliers)				
	1999	2000	2001	2002	2003
<b>Alliance GM</b>	<b>12,269</b>	<b>12,455</b>	<b>12,069</b>	<b>11,439</b>	<b>11,263</b>
GM	7,812	7,964	7,934	7,728	7,657
Fiat Auto	2,027	2,093	2,020	1,737	1,580
Fuji HI	469	474	482	428	429
Isuzu	125	117	103	64	36
Suzuki	1,113	1,080	1,094	1,143	1,255
<b>Ford-Mazda</b>	<b>7,479</b>	<b>7,507</b>	<b>7,239</b>	<b>6,896</b>	<b>6,902</b>
Ford	6,665	6,686	6,427	6,091	5,956
Mazda	814	821	813	805	945
<b>Alliance DCX</b>	<b>6,379</b>	<b>6,829</b>	<b>6,823</b>	<b>6,891</b>	<b>6,630</b>
DCX	4,125	4,226	4,009	3,913	3,701
Hyundai	1,373	1,707	1,933	2,107	2,102
Mitsubishi	881	896	882	871	826
<b>Toyota</b>	<b>3,955</b>	<b>4,330</b>	<b>4,474</b>	<b>4,721</b>	<b>5,208</b>
<b>VW Group</b>	<b>4,448</b>	<b>4,572</b>	<b>4,688</b>	<b>4,634</b>	<b>4,664</b>
<b>Renault-Nissan</b>	<b>3,787</b>	<b>3,929</b>	<b>3,911</b>	<b>4,012</b>	<b>4,137</b>
Renault	1,835	1,875	1,926	1,941	1,909
Nissan	1,953	2,054	1,984	2,071	2,228
<b>Honda</b>	<b>2,218</b>	<b>2,410</b>	<b>2,449</b>	<b>2,667</b>	<b>2,735</b>
<b>Peugeot-Citroen</b>	<b>1,982</b>	<b>2,134</b>	<b>2,378</b>	<b>2,504</b>	<b>2,478</b>
<b>BMW</b>	<b>727</b>	<b>786</b>	<b>878</b>	<b>1,007</b>	<b>1,039</b>
<b>Autres</b>	<b>1,025</b>	<b>1,029</b>	<b>1,046</b>	<b>1,249</b>	<b>1,393</b>
<b>Total</b>	<b>44,270</b>	<b>45,982</b>	<b>45,956</b>	<b>46,020</b>	<b>46,448</b>

Source: Marketing Systems

Tableau 5.9: Part de marché régional et mondial par constructeur et groupe d'alliances, 2003 (en pourcentage)

	Parts de marché 2003 (pourcentage)							
	Total	ALENA	Europe de l'Ouest	Japon	Asie-Pacifique	Europe de l'Est	Amérique du Sud	Afrique et Moyen-Orient
<b>Alliance GM</b>	<b>24.2</b>	<b>29.8</b>	<b>19.3</b>	<b>14.5</b>	<b>19.7</b>	<b>27.1</b>	<b>46.7</b>	<b>16.2</b>
Daewoo	0.7	0.0	0.8	0.0	2.4	4.6	0.0	0.1
GM	16.5	28.2	9.8	0.4	6.7	8.7	23.6	9.1
Fiat Auto	3.4	0.0	7.4	0.2	0.9	9.2	22.9	5.4
Fuji HI	0.9	1.1	0.3	3.7	0.3	0.1	0.0	1.0
Isuzu	0.1	0.2	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Suzuki	2.7	0.4	1.0	10.3	9.4	4.5	0.1	0.7
<b>Ford-Mazda</b>	<b>14.9</b>	<b>21.9</b>	<b>12.5</b>	<b>5.8</b>	<b>6.2</b>	<b>6.6</b>	<b>12.9</b>	<b>13.5</b>
Ford	12.8	20.3	11.0	0.7	3.5	5.7	12.8	6.9
Mazda	2.0	1.7	1.5	5.1	2.6	0.9	0.1	6.6
<b>Alliance DCX</b>	<b>14.3</b>	<b>19.0</b>	<b>9.8</b>	<b>7.4</b>	<b>20.3</b>	<b>4.1</b>	<b>2.7</b>	<b>10.7</b>
DCX	8.0	13.6	6.5	1.2	1.1	1.4	1.0	6.2
Hyundai	4.5	3.9	2.5	0.1	17.0	2.1	0.5	3.7
Mitsubishi	1.8	1.5	0.9	6.1	2.2	0.5	1.2	0.7
<b>Toyota</b>	<b>11.2</b>	<b>10.6</b>	<b>4.9</b>	<b>40.7</b>	<b>8.2</b>	<b>5.9</b>	<b>3.9</b>	<b>16.7</b>
<b>VW Group</b>	<b>10.0</b>	<b>3.3</b>	<b>18.2</b>	<b>1.6</b>	<b>13.0</b>	<b>26.0</b>	<b>20.7</b>	<b>17.3</b>
<b>Renault-Nissan</b>	<b>8.9</b>	<b>5.6</b>	<b>13.4</b>	<b>13.2</b>	<b>4.4</b>	<b>16.4</b>	<b>5.6</b>	<b>11.9</b>
Renault	4.1	0.1	10.6	0.1	2.1	14.6	4.9	9.0
Nissan	4.8	5.6	2.8	13.1	2.4	1.9	0.7	2.9
<b>Honda</b>	<b>5.9</b>	<b>8.0</b>	<b>1.3</b>	<b>15.3</b>	<b>4.8</b>	<b>1.3</b>	<b>2.3</b>	<b>3.3</b>
<b>Peugeot-Citroen</b>	<b>5.3</b>	<b>0.1</b>	<b>14.8</b>	<b>0.4</b>	<b>2.1</b>	<b>11.5</b>	<b>5.0</b>	<b>5.9</b>
<b>BMW</b>	<b>2.2</b>	<b>1.6</b>	<b>4.4</b>	<b>1.1</b>	<b>0.7</b>	<b>0.6</b>	<b>0.1</b>	<b>4.2</b>
<b>Autres</b>	<b>3.0</b>	<b>0.2</b>	<b>1.3</b>	<b>0.1</b>	<b>20.7</b>	<b>0.6</b>	<b>0.1</b>	<b>0.4</b>

Source: Marketing Systems

à Kunsan (Corée du Sud). **Volvo** a annoncé qu'elle avait l'intention de céder sa participation restante de 30,6 pour cent dans **Scania**, ce qui donnerait naissance à une nouvelle société holding, Ainax, dont 90 pour cent seraient cédés aux actionnaires de Volvo dont le plus important est Renault. **DaimlerChrysler** a augmenté sa participation dans **Mitsubishi Fuso Truck and Bus**, qui est passé de 43 pour cent à un bloc de contrôle de 65 pour cent, les autres actionnaires étant Mitsubishi Motors et les sociétés du groupe Mitsubishi.

D'après une étude réalisée par le cabinet de conseil international KPMG, les dirigeants des constructeurs automobiles s'intéressent moins aux alliances stratégiques et s'attendent, au contraire, à une augmentation du nombre de fusions et acquisitions au cours des cinq prochaines années, notamment en Asie. Cela semble indiquer un certain revirement par rapport aux études précédentes qui faisaient ressortir l'importance des alliances stratégiques par rapport aux fusions. Les raisons avancées par les dirigeants en faveur des fusions sont notamment les suivantes : les pressions sur les coûts, les mauvais résultats financiers, l'accès à de nouveaux marchés, et ils s'attendent à voir un plus grand nombre de fusions chez les fournisseurs que chez les constructeurs, notant l'incidence de la modularisation. Si cela est le cas, cela témoignerait d'une évolution constante, notamment chez les fournisseurs du deuxième niveau sous la pression des clients du premier niveau et des entreprises spécialisées dans le montage des véhicules. La restructuration, quelle que soit sa forme, la sécurité de l'emploi et le maintien du revenu, et le respect des employeurs pour les droits des travailleurs et les droits syndicaux demeurent en tête des préoccupations des travailleurs de l'industrie automobile et des travailleurs de la métallurgie dans le monde entier.

## 6. Annexe

### 6.1 Note d'information sur les données

#### Classification des véhicules

La classification des voitures particulières, des camions et des véhicules commerciaux donne lieu à certains problèmes de définition relatifs aux données concernant les ventes et la production. Les auteurs de ce rapport se sont efforcés de grouper ensemble tous les camions et tous les véhicules commerciaux. Les camions comprennent les véhicules utilitaires de type "sport" (SUV), les minibus et les "people carriers", ainsi que les camionnettes à plateau découvert (pick-up) servant en premier lieu au transport des personnes plutôt qu'à usage commercial. Dans certains pays, ces véhicules destinés à des transports légers et quelques véhicules commerciaux légers sont inclus dans les voitures particulières. Les véhicules commerciaux comprennent habituellement les camions de fort tonnage et de tonnage moyen, ainsi que les autobus et autocars. Dans certains pays, les données concernant les véhicules utilitaires se limitent aux camions de fort tonnage.

#### Source des données

Les données concernant les ventes et la production proviennent en premier lieu des sources suivantes: Marketing Systems GmbH, Ward's Communications et Verband der Automobilindustrie (VDA), l'association de l'industrie automobile allemande. Les données sur l'emploi proviennent de VDA. Quelques données supplémentaires sont extraites de sources nationales publiées par des gouvernements et des organismes industriels.

#### Production

Les données pour 2003 sont des données préliminaires sujettes à révision. Dans certains pays, la mise à jour des données concernant la production est en retard par rapport aux ventes, et c'est pourquoi certains chiffres pour 2003 sont annualisés sur la base d'estimations basées sur des données partielles de l'année en question.

Un problème de *calcul double* peut survenir quand des composants de véhicules produits dans un pays sont emballés en kit et exportés pour être assemblés dans un autre pays. Cette production est souvent comptabilisée dans les deux pays, d'où le terme *calcul double*. Généralement, mais pas toujours, les exportations en kit ont lieu dans une région, mais de toute façon, c'est la raison pour laquelle les montants mondiaux et régionaux peuvent ne pas correspondre à la somme des productions de différents pays.

#### Ventes

Dans la plupart des pays, quand il est fait référence à des «ventes» dans le rapport, cela correspond à des «immatriculations» de nouveaux véhicules. Dans certains pays, seules les ventes/immatriculations nationales, qui excluent les véhicules importés, sont disponibles. Dans d'autres pays, les données concernant les ventes ou immatriculations ne sont pas disponibles. Il en résulte que des estimations sont incluses dans les montants régionaux ou mondiaux.

Les données recueillies au niveau de l'entreprise concernent les voitures particulières et incluent aussi les camionnettes légères utilisées pour le transport de personnes, ainsi qu'un nombre limité de véhicules commerciaux légers, mais à l'exclusion des autres véhicules

commerciaux. Les données recueillies au niveau de l'entreprise s'appliquent à Hong Kong, à l'Islande, à Israël, à la Macédoine et à la Turquie, mais pas à la Russie. L'opposé pour ces pays est le cas des données au niveau régional.

## 6.2 Production et ventes d'automobiles et de camions

Tableau 6.1 Ventes régionales en unités d'automobiles et de camions (par millier)

	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003e
<b>Automobiles</b>							
<b>Monde</b>	<b>34,821</b>	<b>34,234</b>	<b>36,244</b>	<b>36,723</b>	<b>36,647</b>	<b>36,560</b>	<b>36,709</b>
Europe de l'Ouest	13,414	14,365	15,068	14,777	14,845	14,452	14,240
ALENA	9,315	9,314	9,970	10,295	9,958	9,743	9,161
Amérique du Sud	1,901	1,621	1,338	1,495	1,569	1,366	1,309
Japon	4,492	4,093	4,154	4,260	4,290	4,441	4,460
Asia-Pacific*	3,690	2,792	3,453	3,762	3,893	4,554	5,410
Europe de l'Est	1,770	1,846	2,071	1,908	1,852	1,772	1,881
Autres	240	204	189	224	239	232	247
<b>Camions</b>							
<b>Monde</b>	<b>15,736</b>	<b>15,440</b>	<b>17,019</b>	<b>17,973</b>	<b>18,007</b>	<b>18,355</b>	<b>18,885</b>
Europe de l'Ouest	1,732	1,925	2,187	2,312	2,244	2,145	2,092
ALENA	8,110	8,748	9,693	10,007	10,057	10,133	10,431
Amérique du Sud	452	433	332	373	343	272	299
Japon	2,233	1,786	1,707	1,720	1,617	1,351	1,347
Asia-Pacific*	2,794	2,123	2,600	3,066	3,263	3,972	4,234
Europe de l'Est	287	313	394	378	355	365	364
Autres	127	111	106	117	128	118	118

\* à l'exclusion du Japon, mais avec Australie et Nouvelle-Zélande

Tableau 6.2 Production régionale en unités d'automobiles et de camions (par millier)

	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003e
<b>Automobiles</b>							
<b>Monde</b>	<b>39,712</b>	<b>38,056</b>	<b>39,085</b>	<b>40,751</b>	<b>39,522</b>	<b>40,571</b>	<b>41,027</b>
Europe de l'Ouest	14,065	14,522	14,269	14,824	14,977	14,818	14,701
ALENA	8,155	7,992	8,258	8,223	7,155	7,348	6,623
Amérique du Sud	2,101	1,615	1,338	1,610	1,681	1,643	1,626
Japon	8,492	8,056	8,100	8,363	8,117	8,619	8,478
Asia-Pacific*	4,423	3,382	4,413	4,840	4,761	5,460	6,738
Europe de l'Est	2,017	2,094	2,294	2,400	2,375	2,303	2,341
Autres	460	396	413	491	457	381	521
<b>Camions</b>							
<b>Monde</b>	<b>16,159</b>	<b>15,153</b>	<b>16,659</b>	<b>17,583</b>	<b>16,651</b>	<b>17,886</b>	<b>19,068</b>
Europe de l'Ouest	1,975	2,158	2,158	2,343	2,293	2,148	2,259
ALENA	7,890	8,043	9,359	9,437	8,662	9,367	9,589
Amérique du Sud	555	436	323	430	382	319	382
Japon	2,484	1,994	1,795	1,781	1,659	1,638	1,808
Asia-Pacific*	2,720	2,016	2,538	3,033	3,176	3,895	4,275
Europe de l'Est	297	282	297	299	261	268	321
Autres	237	223	190	260	218	250	434

\* à l'exclusion du Japon, mais avec Australie et Nouvelle-Zélande

Tableau 6.3 Ventes d'automobiles par pays (par millier)

Pays*	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
<b>W Europe</b>							
Allemagne	3,528.2	3,736.0	3,802.2	3,379.0	3,341.7	3,252.9	3,236.9
France	1,713.0	1,943.6	2,148.4	2,133.9	2,254.7	2,145.1	2,009.2
Espagne	1,015.7	1,191.3	1,404.6	1,377.1	1,426.5	1,331.9	1,383.0
Royaume-Uni	2,170.7	2,247.4	2,197.6	2,221.6	2,458.8	2,563.6	2,579.1
Italie	2,395.9	2,369.3	2,331.6	2,437.2	2,445.3	2,337.1	2,280.2
Pays-Bas	478.3	543.1	611.8	597.6	530.3	510.7	489.0
Belgique	396.2	452.1	489.6	515.2	488.7	467.6	458.8
Autriche	275.0	295.9	314.2	309.4	293.5	279.5	300.1
Suisse	272.8	296.9	316.9	317.3	318.2	296.3	272.0
Portugal	226.6	267.2	297.7	289.9	255.2	226.1	189.8
Suède	225.3	253.4	295.3	290.5	246.6	254.6	261.2
Danemark	152.8	162.1	144.0	112.6	96.1	112.2	97.2
Grèce	162.4	180.5	261.7	290.2	280.3	268.5	257.3
Norvège	127.7	118.0	101.3	97.4	91.9	88.7	89.9
Irlande	136.7	145.7	174.2	230.8	164.7	156.1	145.3
Finlande	104.5	125.7	136.3	134.6	109.4	117.0	147.4
Luxembourg	31.8	36.4	41.0	42.3	43.2	43.7	43.8
<b>ALENA</b>							
Etats-Unis	8,272.1	8,141.7	8,698.3	8,846.6	8,422.6	8,103.2	7,610.5
Canada	739.1	742.0	806.4	849.1	868.2	934.1	865.0
Mexique	303.6	430.2	465.1	599.3	667.6	706.1	685.6
<b>Japon</b>	4,492.0	4,093.2	4,154.4	4,260.4	4,290.1	4,441.5	4,460.1
<b>Asie-Pacifique**</b>							
Corée du Sud	1,159.2	557.7	913.2	1,062.0	1,072.9	1,240.0	1,022.6
Chine	465.5	485.6	570.4	612.7	780.6	1,126.0	1,970.0
Inde	511.0	517.0	689.7	709.5	683.7	703.6	837.9
Malaisie	314.4	142.2	255.9	296.6	343.7	375.4	334.3
Taiwan	358.7	358.1	312.6	312.1	261.2	312.7	335.2
Thaïlande	132.1	46.3	66.9	83.1	104.5	129.8	172.5
Australie	541.8	584.0	547.6	553.7	529.5	540.2	588.5
Indonésie	73.3	11.8	11.0	46.7	35.3	40.2	54.3
Philippines	75.5	35.2	27.6	28.5	23.7	21.7	24.7
Nouv. Zélande	58.3	53.8	58.2	57.6	58.2	64.1	70.5
<b>Amérique du Sud</b>							
Brésil	1,361.1	1,195.4	1,001.1	1,170.1	1,289.3	1,225.9	1,212.0
Argentine	321.4	322.0	274.0	225.0	125.5	59.1	59.2
Venezuela	105.7	103.6	63.3	100.4	154.2	80.7	37.5
Chili	112.5	-	-	-	-	-	-
<b>Europe de l'Est</b>							
Russie	835.1	838.4	926.6	965.2	1,030.4	941.9	942.0
Pologne	478.0	515.3	640.2	478.8	327.3	308.2	358.4
Rép. Tchèque	167.7	141.1	146.1	148.7	152.1	147.8	149.5
Roumanie	93.7	115.8	96.8	66.4	72.2	88.8	106.8
Slovénie	62.0	67.7	78.6	63.4	54.8	52.8	60.6
Hongrie	76.3	104.1	128.9	134.2	149.4	173.5	208.0
Rép. Slovaque	57.1	63.4	53.6	51.7	65.5	59.2	55.9
<b>Autres</b>							
Afrique du Sud	239.8	203.8	189.4	224.1	239.1	231.6	247.3

\* Pays énumérés par ordre d'importance de la production totale de véhicules

\*\* Asie-Pacifique exclut le Japon mais comprend l'Australie et la Nouvelle-Zélande

Tableau 6.4 Production d'automobiles par pays (par millier)

Pays*	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003e
<b>W Europe</b>							
Allemagne	4,678.0	4,869.4	4,859.7	4,803.0	4,987.5	4,825.7	4,891.1
France	2,258.8	2,603.5	2,278.5	2,879.8	3,181.6	3,282.9	3,220.3
Espagne	2,010.3	2,216.4	2,208.7	2,366.4	2,211.2	2,266.9	2,399.2
Royaume-Uni	1,698.0	1,748.3	1,786.6	1,641.3	1,492.4	1,628.0	1,657.6
Italie	1,562.9	1,402.4	1,410.3	1,422.3	1,271.8	1,125.8	1,026.5
Belgique	1,005.0	951.2	917.5	912.2	1,058.7	936.9	791.7
Suède	375.7	216.4	235.9	287.7	270.7	259.5	287.5
Portugal	186.0	181.4	187.0	178.5	177.4	182.6	165.6
Pays-Bas	197.2	243.0	262.2	215.1	189.3	182.4	153.0
Autriche	90.9	79.1	107.1	98.3	113.5	107.0	95.0
Finlande	2.0	10.6	14.9	19.2	23.4	20.2	13.0
<b>ALENA</b>							
Etats-Unis	5,927.3	5,554.4	5,637.9	5,542.2	4,879.1	5,018.8	4,509.8
Canada	1,372.6	1,481.1	1,626.3	1,550.5	1,274.9	1,369.0	1,339.6
Mexique	854.8	956.4	994.1	1,130.5	1,000.7	960.1	773.9
<b>Japon</b>	8,492.1	8,055.7	8,100.2	8,363.5	8,117.1	8,618.7	8,478.3
<b>Asie-Pacifique**</b>							
Corée du Sud	2,308.5	1,625.1	2,361.7	2,602.0	2,463.9	2,651.3	2,767.7
Chine	487.7	507.1	565.4	604.7	703.5	1,090.8	2,018.9
Inde	486.1	499.0	648.2	678.9	645.0	685.8	834.0
Malaisie	299.8	101.5	240.5	275.3	329.0	351.9	288.6
Taiwan	267.9	274.8	234.3	250.4	173.0	203.5	235.5
Thaïlande	112.0	28.4	53.8	78.5	128.5	145.7	201.7
Australie	326.0	337.9	302.9	312.7	285.9	306.9	365.6
Indonésie	54.9	8.4	6.1	37.3	32.2	24.0	25.8
Philippines	80.0	-	-	-	-	-	-
<b>Amérique du Sud</b>							
Brésil	1,677.9	1,254.0	1,107.8	1,361.7	1,501.6	1,521.4	1,505.0
Argentine	366.1	353.1	224.7	238.7	169.6	111.3	109.8
Venezuela	52.0	7.5	5.9	9.5	9.4	10.3	10.8
Chili	4.9	-	-	-	-	-	-
<b>Europe de l'Est</b>							
Russie	971.4	837.0	935.4	975.9	1,041.2	987.9	989.4
Pologne	415.9	465.5	564.0	489.9	385.5	317.5	326.5
Rép. Tchèque	321.5	368.5	348.8	428.2	456.9	441.3	436.3
Roumanie	107.7	92.6	80.8	57.7	55.0	64.0	75.7
Slovénie	95.9	126.4	118.1	123.0	116.1	126.7	118.2
Hongrie	63.6	79.4	120.7	143.8	138.3	140.2	113.5
Rép. Slovaque	40.9	125.1	126.5	181.3	181.6	225.4	281.2
<b>Autres</b>							
Afrique du Sud	226.2	193.2	212.3	230.6	286.8	185.3	240.7
Turquie	233.3	202.6	200.4	260.6	170.5	195.8	280.2

\* Pays énumérés par ordre d'importance de la production totale de véhicules

\*\* A l'exclusion du Japon mais avec Australie et Nouvelle-Zélande

Tableau 6.5 Ventes de camions par pays (par millier)

Pays*	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003e
<b>Europe de l'Ouest</b>							
Allemagne	261.9	290.6	323.5	314.9	296.6	270.6	264.7
France	355.2	398.6	433.5	477.2	496.3	460.9	431.4
Espagne	210.1	240.6	349.7	335.7	325.9	305.9	333.1
Royaume-Uni	274.2	294.5	288.1	298.0	313.4	322.3	366.1
Italie	157.6	180.0	214.6	277.7	264.2	302.6	229.3
Pays-Bas	96.4	96.4	116.7	114.4	101.4	95.5	91.0
Belgique	57.1	63.4	72.7	68.7	73.1	60.2	62.4
Autriche	31.5	34.6	34.3	38.0	34.0	31.3	34.2
Suisse	21.6	23.7	27.8	29.4	29.4	25.6	24.5
Portugal	108.8	126.2	133.9	161.0	113.8	90.1	73.4
Suède	25.8	31.6	35.7	38.5	35.3	34.6	34.3
Danemark	35.3	35.2	39.5	36.9	36.1	36.3	37.2
Grèce	16.7	19.4	21.7	23.0	20.7	18.5	20.7
Norvège	37.1	36.3	33.0	35.7	37.5	28.5	31.3
Irlande	23.1	31.4	38.7	46.0	42.9	38.3	34.5
Finlande	16.5	19.5	19.9	13.5	18.1	18.3	18.8
Luxembourg	2.9	3.6	3.6	3.6	5.2	5.0	4.8
<b>ALENA</b>							
Etats-Unis	7,225.8	7,825.6	8,716.4	8,965.0	9,049.8	9,035.4	9,357.0
Canada	684.1	686.3	733.9	737.0	729.7	797.8	760.1
Mexique	199.9	236.6	242.5	304.9	278.0	299.6	313.7
<b>Japon</b>	<b>2,233.0</b>	<b>1,786.3</b>	<b>1,707.1</b>	<b>1,719.7</b>	<b>1,616.8</b>	<b>1,350.7</b>	<b>1,346.9</b>
<b>Asie-Pacifique**</b>							
Corée du Sud	361.6	211.8	362.3	372.8	386.3	397.1	323.1
Chine	1,093.3	1,096.5	1,262.1	1,475.9	1,642.2	2,122.0	2,420.0
Inde	320.6	248.2	282.6	283.2	273.5	284.5	284.0
Malaisie	96.9	26.2	48.9	61.1	68.9	74.9	75.0
Taiwan	113.7	115.7	109.6	134.1	121.4	152.8	153.0
Thaïlande	231.1	97.8	151.5	179.1	192.6	283.0	283.0
Australie	182.1	223.3	239.3	233.4	243.2	284.1	322.2
Indonésie	313.6	46.1	82.8	254.1	264.3	290.2	290.0
Philippines	68.7	45.5	46.8	55.1	53.0	63.9	64.0
Nouv. Zélande	12.9	11.8	14.0	16.9	17.3	20.0	20.0
<b>Amérique du Sud</b>							
Brésil	279.1	300.0	226.1	291.4	292.0	248.4	250.7
Argentine	104.9	133.4	106.1	82.0	51.2	23.3	48.6
Venezuela	68.2	-	-	-	-	-	-
Chili	-	-	-	-	-	-	-
<b>Europe de l'Est</b>							
Russie	130.0	196.7	227.5	232.4	239.7	247.2	247.0
Pologne	55.3	-	55.7	41.1	29.4	28.1	34.3
Rép. Tchèque	28.6	22.8	21.6	22.1	22.6	21.9	14.6
Roumanie	20.9	27.1	21.3	17.9	19.4	23.2	23.0
Slovénie	6.9	4.2	5.1	5.0	4.9	5.1	8.0
Hongrie	37.0	55.8	53.1	50.9	31.7	35.1	25.0
Rép. Slovaque	8.5	6.6	9.4	8.7	7.2	4.2	12.1
<b>Autres</b>							
Afrique du Sud	127.1	110.7	106.1	117.0	127.8	118.5	118.0

\* Pays énumérés par ordre d'importance de la production totale de véhicules

\*\* A l'exclusion du Japon mais avec Australie et Nouvelle-Zélande

Tableau 6.6 Production de camions par pays (par millier)

Pays*	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003e
<b>Europe de l'Ouest</b>							
Allemagne	344.9	378.7	378.2	394.7	390.5	346.1	361.2
France	312.4	341.5	385.8	457.8	438.6	400.2	399.7
Espagne	551.8	609.7	643.7	666.5	638.7	588.3	630.5
Royaume-Uni	237.7	227.4	185.9	172.4	192.9	191.2	188.9
Italie	253.6	290.4	290.8	316.0	307.9	301.2	295.2
Belgique	58.3	66.8	58.1	85.9	95.4	90.6	106.6
Suède	104.0	114.5	108.6	125.4	110.9	112.2	116.0
Portugal	81.2	89.6	65.3	68.2	62.4	68.3	73.8
Pays-Bas	20.4	27.5	25.1	30.5	31.3	29.5	65.9
Autriche	10.2	11.9	15.7	25.0	24.3	19.9	21.0
Finlande	0.4	0.5	0.5	0.5	0.4	0.4	0.4
<b>ALENA</b>							
Etats-Unis	6,191.9	6,448.3	7,387.0	7,231.5	6,545.6	7,260.8	7,574.8
Canada	1,197.8	1,089.2	1,430.3	1,411.1	1,257.5	1,260.4	1,212.7
Mexique	500.8	505.1	541.4	793.9	859.1	846.3	801.4
<b>Japon</b>	<b>2,483.6</b>	<b>1,994.0</b>	<b>1,795.3</b>	<b>1,781.4</b>	<b>1,659.2</b>	<b>1,638.4</b>	<b>1,808.0</b>
<b>Asie-Pacifique**</b>							
Corée du Sud	509.8	329.4	481.4	513.0	474.9	496.3	410.2
Chine	1,094.9	1,120.7	1,265.0	1,464.4	1,630.9	2,160.4	2,424.8
Inde	286.4	243.9	284.6	283.4	339.2	334.1	326.5
Malaisie	84.0	26.2	48.9	63.9	72.8	76.8	91.4
Taiwan	113.0	111.0	104.3	109.6	76.6	102.2	121.9
Thaïlande	248.3	126.1	254.5	314.6	303.4	415.6	561.3
Australie	17.0	17.1	17.9	21.3	30.1	33.6	42.3
Indonésie	319.5	41.6	81.0	263.0	247.8	275.6	296.3
Philippines	47.3	-	-	-	-	-	-
<b>Amérique du Sud</b>							
Brésil	391.8	331.6	243.1	329.5	315.5	271.2	322.0
Argentine	79.8	104.9	80.1	100.5	66.0	48.1	59.8
Venezuela	62.0	-	-	-	-	-	-
Chili	21.5	-	-	-	-	-	-
<b>Europe de l'Est</b>							
Russie	191.6	187.2	229.4	239.9	231.8	240.7	290.2
Pologne	33.3	26.1	19.9	13.7	4.6	4.2	2.3
Rép. Tchèque	47.4	42.4	27.3	27.3	8.4	5.8	5.4
Roumanie	20.5	22.7	18.1	14.0	12.0	14.2	19.5
Slovénie	-	-	-	-	-	-	-
Hongrie	3.5	3.2	2.3	3.4	3.9	3.3	3.8
Rép. Slovaque	1.1	0.7	0.3	0.5	0.3	0.1	0.2
<b>Autres</b>	<b>237.4</b>	<b>223.4</b>	<b>189.6</b>	<b>260.3</b>	<b>218.3</b>	<b>249.8</b>	<b>434.2</b>
Afrique du Sud	135.9	118.8	113.8	126.8	122.9	107.4	180.7
Turquie	101.6	104.6	75.8	133.5	95.3	142.4	253.5

\* Pays énumérés par ordre d'importance de la production totale de véhicules

\*\* A l'exclusion du Japon mais avec Australie et Nouvelle-Zélande





**Fédération Internationale des Organisations  
de travailleurs de la Métallurgie**

54 bis, route des Acacias, Case Postale 1516  
CH-1227 Genève, Suisse  
info@imfmetal.org, www.imfmetal.org