

► Note sectorielle de l'OIT

Date: 8 avril 2020

Le COVID-19 et l'industrie automobile

L'industrie automobile apporte une contribution importante à l'économie mondiale. Son chiffre d'affaires annuel équivaut à celui de la sixième économie mondiale. En 2017, sa part dans l'emploi direct mondial était estimée à près de 14 millions de travailleurs.

Alors que l'emploi avait regagné le terrain perdu depuis la crise financière de 2008-09, les employeurs et les travailleurs des chaînes mondiales d'approvisionnement de ce secteur font à nouveau face à une grande incertitude. La pandémie du COVID-19 s'est propagée depuis la Chine, et c'est en Asie que ses conséquences sur l'industrie automobile se sont fait ressentir en premier lieu, mais aujourd'hui toutes les autres régions du monde sont durement affectées.



© OIT, Crozet, M.

Usine d'assemblage, Mahindra & Mahindra Ltd, Mumbai, Inde.

► 1. Conséquences du COVID-19

L'industrie automobile subit de plein fouet la baisse de la demande et des investissements. Elle se heurte également à l'arrêt brutal et généralisé de l'activité économique: les travailleurs étant requis de rester chez eux, les chaînes d'approvisionnement se bloquent et les usines ferment leurs portes.

Les restrictions à la circulation des personnes et l'arrêt soudain de l'activité économique devraient provoquer une forte contraction de la production sectorielle et du Produit Intérieur Brut (PIB). On estime, compte tenu des fermetures d'usines en Europe et en Amérique du Nord, que ce sont quelques 2,5 millions de véhicules de tourisme qui ont été rayés des calendriers de production, ce qui représente un manque à gagner de 77,7 milliards de dollars des États-Unis (dollars É.-U.) pour les entreprises de fabrication de véhicules et de pièces automobiles¹.

Cette situation a des effets multiplicateurs négatifs sur l'économie en raison des liaisons en amont et en aval, en particulier dans des pays comme l'Afrique du Sud, l'Allemagne, le Canada, la Chine, la République de Corée, les États-Unis d'Amérique, l'Inde, le Japon, le Mexique et le Maroc, pays où l'industrie automobile est un moteur essentiel de croissance économique. Les Petites et Moyennes Entreprises (PME), qui représentent le gros de l'emploi dans le secteur et fournissent des intrants et des services intermédiaires aux constructeurs automobiles multinationaux, devraient être gravement touchées (liaisons en amont). Les secteurs susceptibles d'être affectés en aval par l'interruption de l'activité sont notamment les transports (fret, transport terrestre de passagers, autobus affrétés) et les services (location et réparation de véhicules particuliers)².

¹ GlobalData, «[Coronavirus \(COVID-19\)](#)», Executive Briefing report, mis à jour le 30 mars 2020.

² Tirpak, M., & Kariozen, A. (2006). «The automobile industry in Central Europe», note du FMI.

La pandémie a entraîné une hausse sans précédent du chômage dans toutes les chaînes d'approvisionnement de l'industrie automobile. Bien d'autres emplois seront menacés si gouvernements, employeurs et travailleurs ne prennent pas immédiatement des mesures pour assurer la survie des PME et la protection des travailleurs.

1.1 Ventas

En Chine, les ventes de véhicules neufs ont chuté d'environ 92 pour cent au cours de la première quinzaine du mois de février 2020 et la baisse des ventes de véhicules pour l'ensemble de l'année est estimée à 2,9 pour cent au moins.

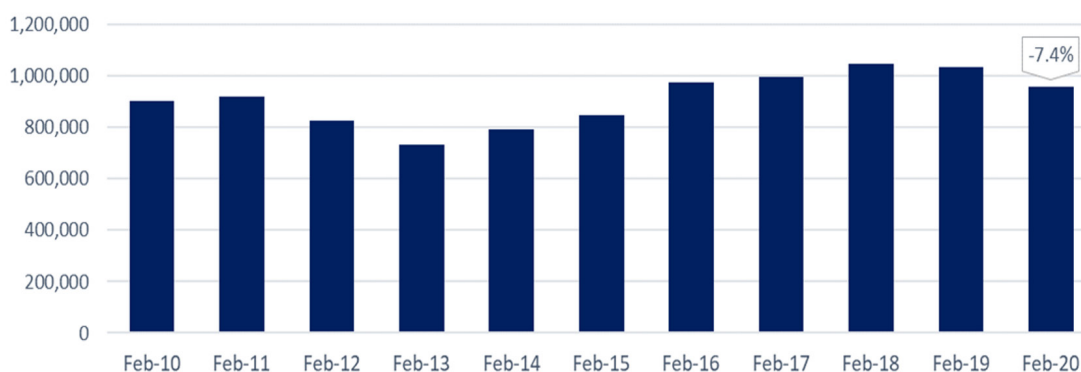
devrait s'aggraver et affecter à terme l'ensemble du secteur manufacturier et des transports.

Moody's, l'agence de notation de crédit, a revu à la baisse les prévisions de ventes de véhicules dans le monde et s'attend maintenant à une réduction de 14 pour cent en 2020. Ces prévisions dressent un tableau bien plus sombre que lors de la crise mondiale de 2008-09, laquelle a entraîné un recul d'environ 8 pour cent du marché automobile sur deux ans⁴.

1.2 Commerce

La Chine étant le principal fournisseur d'intrants intermédiaires pour les entreprises manufacturières dans le monde, le recul de sa production et de ses

Figure 1: PVentes de véhicules de tourisme dans l'Union européenne, 2010-2020 (mois de février de chaque année)



Source: European Automobile Manufacturers' Association (ACEA)

Selon l'Association des Constructeurs Européens d'Automobiles (ACEA), en janvier et février 2020, les ventes de véhicules neufs dans l'Union européenne (UE) étaient inférieures de 7,4 pour cent à celles de la même période en 2019 (figure 1). La demande a reculé dans chacun des quatre grands marchés de l'UE en 2020 : -9 pour cent en Allemagne, -7,8 pour cent en France, -7,3 pour cent et -6,8 pour cent respectivement en Italie et en Espagne.

En Afrique du Sud, l'association des constructeurs automobiles, dénommée «National Association of Automobile Manufacturers of South Africa» (NAAMSA), signale que l'industrie automobile, dont la part dans le PIB du pays s'élève à environ 7 pour cent, connaît une baisse importante de ses ventes³. Compte tenu du confinement appliqué à l'échelle nationale, la situation

exportations a un effet direct sur l'industrie automobile. Le faible recours à un système de stocks et la forte dépendance de beaucoup d'entreprises automobiles à une production en flux tendus entraînent des pénuries qui réduisent leurs capacités de production et leurs exportations globales.

La Conférence des Nations Unies sur le Commerce et le Développement (CNUCED) estime qu'une réduction de 2 pour cent des exportations de pièces et d'autres intrants intermédiaires de la Chine vers les constructeurs automobiles de l'UE, de l'Amérique du Nord, du Japon, de la République de Corée et d'autres grandes économies productrices d'automobiles, pourrait entraîner une perte de 7 milliards de dollars É.-U. des exportations d'automobiles de ces économies vers le reste du monde⁵.

3 Ramalepe, P. (2020). «Nearly 30% nosedive in SA vehicle sales as coronavirus bites», news24, 2 avril.

4 Financial Times, «VW hit by €2bn-a-week cash drain», 27 mars 2020.

5 CNUCED (2020). Trade and Development Report Update: Global trade impact of the coronavirus (COVID-19) epidemic, UNCTAD/DITC/INF/2020/1, Genève, 4 mars.

Si certains signes présagent de la reprise de la production en Chine, la demande d'intrants intermédiaires pour la production d'automobiles en Europe et aux États-Unis restera faible. Il faudra dans ce cas probablement des mois avant que le commerce de pièces automobiles et de véhicules à moteur ne retrouve le niveau d'avant-pandémie.

Les effets sont particulièrement rudes pour des pays tels que le Maroc, dont 80 pour cent de l'industrie automobile est orientée vers les marchés européens. En 2019, quelques 250 fabricants de pièces et de composants, occupant plus de 180.000 travailleurs, ont généré un chiffre d'affaires de 7 milliards d'euros, soit environ 7,5 milliards de dollars E.-U., ce qui représente 27 pour cent des exportations nationales⁶.

1.3 Fermetures d'usines

La ville de Wuhan, épicerie de la flambée épidémique en Chine, est connue comme la «capitale de l'automobile», car elle abrite des entreprises telles que General Motors, Honda, Nissan, le Groupe Peugeot (PSA), Renault et Toyota. La production de ces usines a complètement cessé et des fermetures sont signalées dans toute l'Asie. L'épicentre de la pandémie s'est rapidement déplacé vers l'Europe et les Amériques, où des usines ont également été fermées.

Dans l'UE, sur un total de 2,6 millions d'emplois directs que compte le secteur automobile, 1,1 million ont été touchés par les fermetures d'usines en mars 2020. Plus de la moitié concernent des travailleurs en Allemagne⁷.

Sur le continent américain, General Motors, Ford et Fiat Chrysler Automobiles (FCA) ont temporairement fermé toutes leurs usines aux États-Unis jusqu'à nouvel ordre⁸. D'autres constructeurs ont annoncé la fermeture de leurs usines en Argentine⁹ et au Brésil¹⁰.

1.4 Emploi

L'effet global sur l'emploi dans le secteur automobile et ses chaînes d'approvisionnement n'est pas encore connu, mais le BIT continuera de suivre la situation de près.

Dans l'UE, l'on estime qu'environ 42 pour cent des emplois directs dans le secteur subissent les effets de la pandémie. Ces chiffres ne concernent que les

travailleurs directement employés par les constructeurs de voitures, de camions, de fourgonnettes et d'autobus. Toutefois, la pandémie touche les 13,8 millions de travailleurs tout au long de la chaîne d'approvisionnement de l'industrie automobile¹¹. Sans nouvelles recettes, beaucoup d'entreprises se heurteront à de sérieux problèmes de liquidités à court et moyen termes.

Aux États-Unis, ce sont au moins 150.000 travailleurs syndiqués et des centaines de milliers de travailleurs non-syndiqués de l'industrie qui pâtissent de la pandémie.

En Inde, la déstabilisation du secteur et de sa chaîne d'approvisionnement devrait coûter plus de 60,8 milliards de roupies indiennes (800 millions de dollars É. U.) au cours du dernier trimestre de l'exercice financier en cours (2019-20) et du premier trimestre de l'exercice suivant (2020-21). Les travailleurs contractuels, qui représentent 50 pour cent de la main-d'œuvre, sont particulièrement exposés à court et moyen termes¹².

Les travailleurs non protégés – travailleurs saisonniers, temporaires, indépendants, occasionnels, de la «gig économie» – risquent de souffrir de manière disproportionnée du virus et de ses répercussions sur l'économie, car ils n'ont généralement pas accès à des congés-maladie payés, à la sécurité sociale et à des soins de santé.

Il convient de noter que la crise du COVID-19 survient à un moment où l'industrie automobile faisait déjà face à une spirale de mutations et de suppressions d'emplois dues au changement climatique, aux progrès technologiques, à l'évolution démographique et aux turbulences et incertitudes du marché. Même avant la pandémie, la production de véhicules neufs stagnait en raison du recul des ventes. Rien qu'en Allemagne, le passage à la voiture électrique devait entraîner une perte de 400.000 emplois.

L'incidence de ces mégatendances et facteurs sur le travail décent est examinée dans le document thématique préparé par le BIT dans le cadre de la Réunion technique sur l'avenir du travail dans le secteur automobile.

6 Challenge (2020). «L'impact sur l'économie nationale secteur par secteur», 27 mars.

7 ACEA (2020). «COVID-19: Jobs of over 1.1 million EU automobile workers affected so far, data shows», 31 mars.

8 UAW (2020). «Statement of UAW President Rory L. Gamble on Ford's decision to extend production reopening dated», News, 31 mars.

9 Rostás, R. (2020). «Ford to suspend output in Brazil, Argentina from next week amid coronavirus pandemic», Fastmarkets MB, 20 mars.

10 Peroni, F. (2020). «Brazilian carmakers to stop production amid virus spread», Fastmarkets MB, 21 mars.

11 ACEA (2020). «COVID-19: Jobs of over 1.1 million EU automobile workers affected so far, data shows».

12 Banerji, S. (2020). «Coronavirus impact: Supply chain disruption to cost auto industry Rs 6,080 crore», Business Today, 30 mars.

► 2. Réponses des mandants et des partenaires

L'action des mandants de l'OIT – gouvernements, organisations d'employeurs, organisations de travailleurs – vise généralement trois objectifs immédiats: protéger les travailleurs sur le lieu de travail; soutenir les entreprises et préserver les emplois et les revenus; stimuler l'économie et l'emploi pour que les pays et les secteurs – comme l'industrie automobile – se redressent rapidement et de la meilleure manière qu'il soit.

2.1 Protéger les travailleurs sur le lieu de travail

La priorité première est de protéger les travailleurs et les employeurs du secteur automobile et leurs familles contre les risques sanitaires liés au COVID-19. Pour contribuer à protéger le public contre la pandémie, les principaux constructeurs automobiles du monde entier ont réorienté leurs productions vers la fabrication de respirateurs, de produits désinfectants et de masques faciaux.

2.1.1 Exemples de mesures visant à protéger la santé et la sécurité des travailleurs

- Plusieurs constructeurs automobiles ont annoncé qu'ils prenaient des mesures extraordinaires pour protéger les travailleurs à travers la fourniture de masques et de produits désinfectants, l'investissement dans l'adaptation de cliniques, hôpitaux et infrastructures de santé, la lutte contre la manipulation de l'information et l'échange de solutions techniques.
- IndustriALL Global Union, de même que d'autres fédérations syndicales internationales, préconisent d'associer les représentants des travailleurs aux processus d'identification, de prévention et d'atténuation des risques pour la santé, les droits et le bien-être des travailleurs, ainsi qu'à l'élaboration et à la mise en œuvre de réponses à la crise aux niveaux national et sectoriel et sur les lieux de travail¹³.
- Le 15 mars, après que des travailleurs aient été déclarés positifs au COVID-19 dans des usines automobiles, le syndicat United Auto Workers (UAW), General Motors, Ford et FCA ont mis sur pied un groupe de travail COVID-19/Coronavirus chargé d'améliorer la protection

des travailleurs dans les sections de fabrication et d'entreposage des trois entreprises.

2.1.2 Exemples de réorientation de la production pour protéger la santé publique

- En Chine, l'industrie automobile participe au combat contre la propagation du coronavirus. Le constructeur chinois BYD a créé des lignes de production dans son usine de Shenzhen pour fabriquer des masques faciaux et des produits désinfectants (300.000 bouteilles par jour). À raison de 5 millions de masques par jour, il est devenu le plus grand producteur mondial¹⁴.
- Aux États-Unis, General Motors et Ford produisent des équipements médicaux, tels que des respirateurs, des masques et des équipements de protection afin de lutter contre le virus. Les membres de l'UAW qui travaillent dans ces usines sont volontaires et perçoivent la moitié de leurs salaires¹⁵.
- En Europe, FCA, Škoda et bien d'autres entreprises ont également réorienté leurs productions vers la fabrication de masques et de visières destinés aux travailleurs de la santé et au grand public.
- En Inde, le groupe Mahindra a annoncé qu'il participerait à la fabrication de respirateurs et d'autres équipements médicaux. Mercedes a également annoncé la mise en place, près de la ville de Pune dans l'État du Maharashtra, d'un hôpital de campagne doté de 1.500 lits destinés aux patients infectés par le COVID-19. De même, Škoda Auto Volkswagen India a promis des fonds pour la création d'un centre dédié au COVID-19 au sein de l'hôpital général de Sassoon, à Pune¹⁶.

2.2 Soutenir les entreprises, sauvegarder les emplois et les revenus

Les conséquences économiques de la pandémie sur la filière automobile et sur ses travailleurs sont de taille. Sans revenus substantiels, de nombreux fabricants de pièces et de véhicules automobiles se heurteront à un

13 IndustriALL Global Union (2020). [Face au covid-19 il est urgent d'adopter des plans de relance économique et de prendre des mesures](#), Conseil des Global Unions, 12 mars.

14 Attwood, J. (2020). «[Coronavirus and the car world: Industry rallies to aid health workers](#)», Autocar, 6 avril.

15 UAW (2020). «[COVID-19 UPDATE](#)», 31 mars.

16 Challawala, N. (2020). «[More automakers extend support as Covid-19 cases rise in India](#)», The Economic Times, 1er avril.

manque de liquidités à court et moyen termes. Le niveau des financements disponibles varie d'un secteur à l'autre. Cependant, certaines entreprises pourraient faire face à des pénuries dans les mois à venir.

Quasiment dans tous les grands pays producteurs d'automobiles, les gouvernements et les banques centrales ont adopté des mesures de relances budgétaire et monétaire dans le but de protéger les entreprises et les travailleurs : politique budgétaire active – mesures de protection sociale, transferts ciblés et stabilisateurs automatiques tels que les allocations de chômage – associée à des investissements publics et à des allègements fiscaux pour les personnes à faibles revenus et les PME.

À titre d'exemple, les mesures suivantes ont été prises par des gouvernements, des employeurs ou des syndicats:

- Le 13 mars, le gouvernement de l'Indonésie a réduit de 30 pour cent l'impôt sur les sociétés pour les industries clés, y compris l'industrie automobile¹⁷.
- En Amérique du Nord, Honda Motor a versé l'intégralité des salaires d'environ 27.600 travailleurs touchés par la fermeture de l'usine entre le 23 et le 31 mars¹⁸.
- Le syndicat UAW a négocié des conventions collectives avec General Motors, Ford et FCA portant sur l'indemnisation des travailleurs mis en quarantaine en raison du COVID-19¹⁹.
- En Europe, les travailleurs du secteur automobile sont généralement protégés par des conventions collectives. Toutefois, vu la limitation du nombre de personnes autorisées à se rassembler, le droit de liberté syndicale est compromis et les travailleurs syndiqués ont des difficultés à se protéger contre le risque d'exposition au coronavirus²⁰.

2.3 Stimuler l'économie et l'emploi

Les gouvernements du monde entier prennent des mesures pour limiter l'impact humain et économique de la pandémie de COVID-19. Le Fonds Monétaire International (FMI) énumère les réponses d'ordre économique mises en œuvre à ce jour dans 193 pays²¹.

Dans une déclaration du 26 mars, les gouvernements du Groupe des vingt (G20) se sont engagés collectivement à protéger les vies, sauvegarder les emplois et les revenus, rétablir la confiance, préserver la stabilité financière,

relancer la croissance et sortir plus forts de la crise, limiter autant que possible les perturbations du commerce international et des chaînes d'approvisionnement mondiales, apporter une aide à tous les pays qui en ont besoin et coordonner leurs décisions en matière de finance et de santé publique²².

Le BIT conseille les gouvernements sur les moyens d'étendre la protection sociale à tous et sur les mesures à prendre en faveur du maintien de l'emploi, du travail à horaires réduits, des congés rémunérés et d'autres subventions afin de garantir que les économies, les marchés de travail et les secteurs d'activités deviennent plus forts, plus résilients et plus durables lorsque la pandémie s'estompera.

A ce stade, nul ne sait lesquelles de ces politiques et mesures macroéconomiques auront une incidence sur l'industrie automobile. On ignore, notamment, si les PME de la chaîne d'approvisionnement auront accès à des aides financières et si oui, la forme que prendra ces aides. L'on ignore également si les principaux pays producteurs pourront bénéficier de la mise en œuvre effective de ces mesures.

2.4 S'appuyer sur le dialogue social pour trouver des solutions

Le dialogue social est essentiel pour instaurer la confiance qui est garante de l'efficacité des mesures mises en œuvre. La déclaration conjointe sur le COVID-19 adoptée par l'Organisation Internationale des Employeurs (OIE) et la Confédération Syndicale Internationale (CSI), le 23 mars 2020²³, témoigne de cette capacité du dialogue social à aboutir à des solutions pratiques.

Dans beaucoup de régions du monde, l'industrie automobile tire profit du dialogue efficace qui se tient entre les gouvernements, les organisations d'employeurs et les syndicats aux niveaux national, sectoriel et de l'entreprise. Les exemples ci-après illustrent l'usage du dialogue social par les mandants de l'OIT afin d'aboutir à des solutions concrètes.

- Le gouvernement japonais, en collaboration avec l'Association des constructeurs automobiles japonais (JAMA), a mis en place un organisme chargé d'examiner les mesures de lutte contre le nouveau coronavirus, de suivre l'impact de l'épidémie sur les chaînes d'approvisionnement de la filière automobile et de faire

17 Falak Medina, A. (2020). «Indonesia issues second stimulus package to dampen COVID-19 impact», ASEAN Briefing, 18 mars.

18 Bruce, C. (2020). «Honda shuts down U.S. auto production, workers get full pay», auto1.com, 18 mars.

19 Wayland, M. (2020). «UAW negotiating paid leave for Fiat Chrysler workers, others regarding coronavirus», CNBC, 13 mars.

20 Gaisenkersting, D. (2020). «Coronavirus crisis in Germany: Workers must demand factories and large enterprises be closed», World Socialist Web Site, 17 mars.

21 IMF, [Policy Tracker](#).

22 G20, [Extraordinary G20 Leaders' Summit Statement on COVID-19 in Saudi Arabia](#), 26 mars 2020.

23 [Déclaration conjointe à propos du Covid-19 par l'Organisation internationale des employeurs et la Confédération syndicale internationale](#).

circuler l'information entre les constructeurs et les fournisseurs de pièces et de composants.

- Le 20 mars, IG Metall (le syndicat allemand des travailleurs de la métallurgie) et Gesamtmetall (la fédération patronale de la métallurgie) en Rhénanie du Nord Westphalie ont conclu une convention collective de riposte à la crise du COVID 19 fixant les modalités du travail à temps réduit (partage du travail) qui garantissent aux salariés une rémunération nette égale à environ 80 pour cent de leurs salaires. En cas de fermeture des crèches et des écoles, les parents ayant des enfants de moins de douze ans ont la possibilité de prendre huit jours de congés pour s'occuper de leurs enfants, au lieu de l'indemnité supplémentaire prévue par la convention collective existante. La convention collective dite d'urgence est valable jusqu'en fin 2020²⁴.

► 3. Réponses et outils du BIT

Afin d'atténuer les effets de la pandémie, le BIT a proposé une approche qui s'articule autour de quatre axes : protéger les travailleurs sur leurs lieux de travail; soutenir les entreprises, l'emploi et les revenus; stimuler l'économie et la demande de main d'œuvre²⁵; et promouvoir le dialogue social en vue d'instaurer la confiance entre les gouvernements, les entreprises et les travailleurs et garantir, ainsi, leur participation active et continue dans la mise en œuvre des politiques d'ordre général et des mesures qui s'avèrent nécessaires sur les lieux de travail²⁶.

Les normes internationales du travail sont cruciales en temps de crise²⁷. Elles comportent des orientations concrètes à l'intention des gouvernements, des entreprises et des syndicats quant aux mesures à prendre dans des domaines tels que la sécurité et la santé au travail, la lutte contre la stigmatisation et la discrimination, la durée du travail, la protection du salaire des travailleurs dans les usines où la production a été suspendue, la cessation d'emploi, les prestations de chômage, ainsi que des recommandations sur les pratiques responsables à respecter au sein de l'industrie automobile.

Le BIT a également élaboré un certain nombre d'outils et de réponses d'ordre général à la crise du COVID-19:

- [Conseils en matière de SST sur les lieux de travail.](#)
- [Aperçu des mesures de protection sociale prises contre la crise liée au COVID-19 à travers le monde.](#)
- [COVID-19 : quel rôle pour les organisations de travailleurs?](#)
- [COVID-19 Déclaration publique des organisations d'employeurs et d'entreprises.](#)
- [Plan de continuité d'activités en 6 étapes pour les PME face au COVID-19.](#)
- [Outil d'enquête pour les entreprises : Évaluer les besoins des entreprises résultant du COVID-19.](#)
- [Gestion des lieux de travail en période de COVID 19 : guide de l'employeur.](#)
- [Observatoire de l'OIT : le COVID-19 et le monde du travail. Estimations actualisées et analyses.](#)

24 IG Metall (2020). «Sicherheiten für die Beschäftigten under Metall- und Elektroindustrie», 27 mars.

25 BIT (2020). «COVID-19 and the world of work: Impact and policy responses», Observatoire de l'OIT, 1re édition, Genève, 18 mars.

26 BIT (2020). [Quelles sont les stratégies susceptibles d'atténuer les effets du COVID-19 sur le monde du travail?](#), Genève, 19 mars.

27 BIT (2020). [Normes de l'OIT et COVID-19 \(coronavirus\). Questions fréquentes Principales dispositions des normes internationales du travail à prendre en compte dans le contexte évolutif de l'épidémie de COVID-19.](#) Version 1.2, Genève, 23 mars.

Coordonnées

Organisation internationale du Travail
Route des Morillons 4
CH-1211 Genève 22
Suisse

Département des politiques sectorielles
E: covidresponsesector@ilo.org