



Conseil d'administration

310^e session, Genève, mars 2011

GB.310/STM/6

Commission des réunions sectorielles et techniques
et des questions connexes

STM

POUR INFORMATION

SIXIÈME QUESTION À L'ORDRE DU JOUR

Rapport sur le programme d'action relatif à la fabrication du matériel de transport: La relation d'emploi, les droits au travail et la protection sociale (secteur de la construction automobile)

Aperçu

Question traitée

Le présent document donne un aperçu des résultats du programme d'action de l'OIT relatif à la fabrication du matériel de transport: La relation d'emploi, les droits au travail et la protection sociale (secteur de la construction automobile).

Incidences sur le plan des politiques

Aucune.

Incidences juridiques

Aucune.

Incidences financières

Aucune.

Mesure demandée

La commission est invitée à prendre note des informations fournies.

Documents du Conseil d'administration ou instruments de l'OIT cités en référence

GB.300/16.

1. A sa 300^e session (novembre 2007), le Conseil d'administration avait approuvé un programme d'action relatif à la fabrication du matériel de transport ¹, établi sur la base des conclusions d'une réunion tripartite consacrée à l'emploi, au dialogue social, aux droits au travail et aux relations professionnelles dans le secteur de la fabrication du matériel de transport, qui s'était tenue en janvier 2005.
2. Conformément audit programme, des activités devaient être lancées dans deux pays en 2008, puis dans deux autres en 2009. Les mandants étaient convenus que le programme porterait sur le secteur de la construction automobile, c'est-à-dire la fabrication de véhicules automobiles et de pièces détachées. En septembre 2008 toutefois, aucun pays correspondant aux critères retenus n'avait encore été désigné. En outre, la crise économique mondiale commençait à fragiliser le secteur de l'automobile.
3. En concertation avec les mandants et compte tenu de l'impact de la crise économique dans le secteur, le Bureau a modifié les objectifs du programme d'action afin que soit organisé en 2009 un atelier régional pour l'Asie et le Pacifique et que soit entreprise une étude mondiale sur le secteur de l'automobile, assortie d'études de cas portant sur certains pays.
4. L'étude mondiale a été menée à bien et cinq études de pays ont été réalisées: celles portant sur l'Australie, la République de Corée, l'Inde et la Malaisie étaient destinées à l'atelier Asie-Pacifique, et celle portant sur le Brésil était destinée à un atelier national ².
5. Un atelier pour l'Asie et le Pacifique d'une durée de trois jours s'est tenu à Tokyo du 7 au 9 décembre 2009; y ont participé 26 délégués et 19 observateurs des huit pays invités ³, ainsi que dix experts, des membres du Conseil d'administration du BIT et plusieurs fonctionnaires du BIT des bureaux de Genève, Bangkok et Tokyo.
6. Six séances de travail étaient au programme:
 - a) Le secteur de la construction automobile aujourd'hui: présentation de l'étude mondiale.
 - b) Le secteur de l'automobile dans certains pays d'Asie.
 - c) La relation d'emploi et les droits au travail dans le secteur de l'automobile.
 - d) Comment les entreprises du secteur de l'automobile ont-elles réagi à la crise?
 - e) Le dialogue social dans le secteur de l'automobile: son rôle dans la lutte contre la crise et dans la réorganisation du secteur.
 - f) Le Pacte mondial pour l'emploi de l'OIT: comment l'appliquer au secteur de l'automobile?
7. Les participants sont parvenus aux points de consensus ci-après, qui concernent la viabilité du secteur, la réponse à la crise économique, les travailleurs temporaires, la formation, le dialogue social et le Pacte mondial pour l'emploi:

¹ Documents GB.300/PV, paragr. 315 b), et GB.300/STM/1, paragr. 18-20.

² Cet atelier devait se tenir au Brésil en 2010, mais il n'a pu être organisé faute d'accord au niveau national.

³ Australie, République de Corée, Inde, Indonésie, Japon, Malaisie, Philippines et Thaïlande.

- a) Le secteur de la construction automobile est confronté à un triple défi: comment surmonter les problèmes systémiques du passé, atténuer l'impact de la crise économique mondiale actuelle et se préparer à un avenir caractérisé par la réduction des émissions de carbone?
- b) Pour assurer sa viabilité grâce à des modes de production et des produits plus écologiques, le secteur de l'automobile doit investir davantage dans la recherche et développement. L'existence d'une main-d'œuvre hautement qualifiée est essentielle à cet égard.
- c) Les travailleurs du secteur de l'automobile doivent être mieux formés et se perfectionner. Des compétences transférables leur assureraient une plus grande sécurité de l'emploi.
- d) La formation des travailleurs est coûteuse et doit être dispensée au niveau de la branche industrielle. Un niveau de compétence élevé constitue un bien public, et les Etats doivent contribuer à l'élévation des qualifications.
- e) Les gouvernements de nombreux pays de la région Asie-Pacifique ont joué un rôle important dans le développement de leur secteur automobile national. Ce secteur – assembleurs, fournisseurs et prestataires de services – est une source d'emplois importante dans les huit pays représentés à l'atelier. Les PME jouent un rôle considérable en matière d'emploi.
- f) Pendant la crise économique, une bonne partie des gouvernements participants ont atténué les conséquences de cette dernière en subventionnant la préservation des emplois, en améliorant les filets de protection sociale et en favorisant le développement des compétences.
- g) Les entreprises du secteur de l'automobile de ces pays ont réagi à la crise en appliquant un large éventail de mesures de réduction des coûts.
- h) Le recours à des travailleurs temporaires – intérimaires, non permanents ou contractuels, etc. – s'est accru au cours des dix années qui ont précédé la crise. Tout en reconnaissant les besoins du secteur en matière de flexibilité et la préférence de certains travailleurs pour un emploi temporaire, il faudrait veiller à ce que le recours à des travailleurs temporaires ne nuise pas à la productivité.
- i) Les travailleurs temporaires jouent un rôle important dans le secteur de la construction automobile, aussi doivent-ils avoir accès à des moyens de formation et acquérir les compétences dont le secteur aura besoin.
- j) Productivité et compétitivité vont de pair avec des relations professionnelles de qualité. Le dialogue social est fondé sur une approche commune en matière de règlement des problèmes, sur la base du respect et de la confiance mutuels. L'échange d'informations est utile pour permettre aux parties de se comprendre, et les partenaires devraient avoir accès aux informations pertinentes.
- k) Pendant la crise économique, le dialogue social a été utilisé par de nombreux pays pour surmonter la crise. Les changements structurels en cours dans le secteur appellent un dialogue dans la durée.
- l) Le Pacte mondial pour l'emploi est une «trousse à outils» qui peut être appliquée au secteur de la construction automobile. Il peut faciliter le dialogue social et permettre de résoudre rapidement les problèmes auxquels le secteur est confronté.

- m) Chaque gouvernement devrait adopter et mettre en œuvre les politiques les plus adaptées à sa situation, avec l'aide du Pacte mondial pour l'emploi. L'OIT peut fournir son appui à la demande.
8. Les cinq études par pays ont été publiées en 2010 dans le cadre du document de travail du Département des activités sectorielles, intitulé *The Global Economic Crisis Sectoral Coverage – Automotive Industry: Trends and Reflections*⁴.
9. En 2010, des discussions ont été menées sur la possibilité de prolonger l'atelier Asie-Pacifique par des activités aux Philippines. Une note conceptuelle décrivant un programme de développement des compétences aux Philippines a été établie et examinée en octobre 2010 en présence de représentants du gouvernement, des employeurs et des travailleurs, pendant une mission de planification menée dans le pays. Des activités doivent commencer en 2011. Il est proposé de poursuivre et, éventuellement, de renforcer ces activités en 2012-13, et d'étudier la possibilité de faire appel à des partenariats public-privé.

Genève, le 17 janvier 2011

Document soumis pour information

⁴ I. Graham: *The Global Economic Crisis Sectoral Coverage – Automotive Industry: Trends and Reflections*, document de travail n° 278, Département des activités sectorielles, BIT (Genève, 2010).