

**Présentation au Comité permanent du commerce international**  
**Dino Chiodo, président de la section locale 444 d'Unifor**  
**Le 12 mai 2016**

Bonjour Monsieur le Président. Bonjour aux membres du comité,

Je m'appelle Dino Chiodo et je suis président de la section locale 444 et du Conseil régional de l'Ontario d'Unifor.

Notre section locale représente 17 500 travailleurs actifs et retraités dans tout le comté de Windsor-Essex. Nos membres travaillent dans de nombreux secteurs, comme la transformation des aliments, les casinos, le transport routier, l'aérospatiale, l'énergie, les soins aux aînés et, plus particulièrement, l'automobile.

À vrai dire, l'industrie et les travailleurs de l'automobile continuent de jouer un rôle déterminant dans le bien-être économique de notre ville.

Au Canada, c'est à Windsor que l'industrie de l'automobile est la plus concentrée. On y retrouve une usine d'assemblage de Chrysler, de grandes usines de moteurs (y compris l'usine de Ford à Essex) et plus de 50 fournisseurs indépendants de pièces. À eux seuls, ces lieux de travail fournissent plus de 12 000 emplois directs. Les industries dérivées, comme l'acier et le plastique, en créent des milliers d'autres, sans compter le personnel de bureau, les concessionnaires, les ingénieurs, les chercheurs, et ainsi de suite.

Bien qu'elle soit encore vitale pour le comté de Windsor-Essex, cette industrie n'est plus que l'ombre d'elle-même.

Depuis 2001, l'Ontario a perdu plus de 300 000 emplois manufacturiers, dont plus de 40 000 dans l'industrie de l'automobile et plus de 10 000 à Windsor seulement.

En l'espace de 10 ans seulement, nous avons été témoins de la fermeture de l'usine de boîtes de vitesse de General Motors en 2010, de l'usine de pièces de Lear en 2007, de l'usine de camions de Chrysler en 2003 ainsi que des compressions majeures dans les usines de moteurs de Ford, pour ne citer que quelques exemples.

Ce n'est pas un hasard si la forte érosion de l'industrie de l'automobile de Windsor remonte au tournant du siècle. En 2001, une politique commerciale de longue date, communément appelée le Pacte de l'automobile, a été officiellement abolie, conformément aux instructions de l'Organisation mondiale du commerce.

Je n'ai pas besoin de relater l'histoire du Pacte de l'automobile, car je suis persuadé que vous ne la connaissez que trop bien.

Je l'évoque dans l'unique but de reconfirmer l'effet **direct et délibéré** que la politique commerciale a sur les industries exportatrices, plus particulièrement l'industrie de l'automobile, puisque l'automobile

représente la principale exportation du Canada. En 2015, le Canada a exporté pour plus de 76 milliards de dollars de produits de l'industrie automobile dans le monde entier.

Revenons maintenant en 2016, alors que nous nous apprêtons à remplacer une politique commerciale judicieuse par quelque chose de complètement différent.

Le Partenariat transpacifique (PTP) qui nous est présenté n'offre aucun avantage à l'industrie de l'automobile au Canada. Il est difficile de concevoir comment le PTP attirera de nouveaux investissements dans l'industrie de l'automobile au Canada. Nous craignons en fait qu'il les chasse.

En réalité, il est inimaginable que nos négociateurs aient conclu une entente qui comporte autant de concessions touchant l'automobile.

Nous avons accepté d'éliminer progressivement, soit en 5 ans, nos droits de douane de 6,1 % sur les voitures de tourisme, alors que les États-Unis ont protégé le leur pour les 25 prochaines années.

Les experts de l'industrie considèrent que cette prolongation est un bon moyen de prévenir une augmentation des flux commerciaux unidirectionnels en provenance du Japon. En quoi l'élimination accélérée des droits de douane aidera-t-elle l'industrie de l'automobile au Canada?

Nous avons également convenu d'abaisser les seuils relatifs au contenu des automobiles et des pièces en-deçà de la norme actuelle de l'ALENA. Désormais, un véhicule principalement fabriqué en Chine (jusqu'à 55 %) peut entrer au Canada en franchise de droits de douane. Le pire, c'est que le PTP permet une « flexibilité » spéciale qui vient encore réduire ce seuil de 10 %.

Ces règles ne feront qu'encourager les fabricants d'automobiles à explorer de nouvelles options d'approvisionnement dans les pays où les salaires sont faibles. En quoi avantagent-elles les travailleurs du secteur des pièces d'automobiles en Ontario et, plus particulièrement, à Windsor? En quoi développent-elles la capacité de production du Canada?

Je pense que la réponse est évidente. Elles ne font rien de cela.

Le pire, c'est que je crois que les travailleurs de l'industrie de l'automobile au Canada se sont fait passer un sapin.

\*\*

Je suis de près les audiences du comité jusqu'à maintenant. J'ai été frappé par une chose que Jim Balsillie a dite lors de sa présentation le 3 mai.

Il a critiqué non seulement différentes sections du PTP, mais aussi l'approche commerciale du Canada dans son ensemble.

Je le paraphrase, mais il a laissé entendre que notre stratégie de négociation commerciale reposait sur des « mythes » et des « dogmes ». En réalité, une grande partie des études indépendantes rendues publiques suggèrent qu'il y a peu d'avantages, voire aucun, pour nous.

Pourtant, nous fonçons droit devant avec une foi aveugle, croyant que nous serons tous dans une meilleure position à long terme si nous éliminons les règles et les règlements, si nous limitons le pouvoir décisionnel des gouvernements et si nous accordons aux sociétés plus de marge de manœuvre pour réaliser des bénéfices.

Nous suivons ce plan de match depuis plus de 30 ans. Il ne fonctionne pas.

L'ALENA nous promettait des emplois et de la prospérité. Or, dans l'industrie de l'automobile, notre déficit commercial avec le Mexique a atteint 11,5 milliards de dollars l'année dernière. Et une série de nouvelles poursuites judiciaires ont été intentées par des sociétés américaines aux termes du chapitre 11.

L'Accord Canada-Corée, récemment conclu, promettait de nouveaux débouchés pour les exportateurs d'automobiles et de l'équité. Pourtant, les exportations canadiennes ont diminué de 3,9 % au cours de la première année.

Maintenant, le PTP fait les mêmes promesses. Plus de prospérité. Plus d'emplois. Nous n'y croyons tout simplement pas.

\*\*

Nous ne pouvons strictement pas accepter cet accord. Les torts qu'il pourrait causer à la région de Windsor sont graves à long terme. Nous avons vu les effets qu'une piètre politique commerciale pouvait avoir sur nos emplois. Nous n'avons pas besoin d'en voir plus.

Décidément, le Canada doit repenser son approche commerciale en général. Le rejet du PTP pourrait aider à lancer cette discussion, ce qui serait une bonne chose.

Un cadre commercial fondé sur des principes et équitable pourrait éclairer le développement du commerce sous un angle nouveau, d'une manière qui serait intentionnellement transparente, collaborative et mutuellement bénéfique et qui relèverait les normes pour tous les travailleurs et les citoyens du monde.

Je vous remercie de m'avoir donné l'occasion d'exprimer mon point de vue et je suis impatient de répondre à vos questions.