

## Que se passe-t-il?

- Comme plusieurs autres pays, le Canada a connu des pertes déchirantes d'emplois manufacturiers délocalisés dans des pays versant de faibles salaires, et il se préoccupe de plus en plus des accords commerciaux qui accordent trop de pouvoir aux grandes entreprises tout en discréditant les prises de décision des gouvernements.
- Aux États-Unis, le nouveau président élu Donald Trump va de l'avant avec sa promesse de renégocier l'Accord de libre-échange nord-américain (ALENA) qui encadre le commerce entre les États-Unis, le Canada et le Mexique. L'ALENA a aussi d'importantes implications pour notre commerce avec le reste du monde. Le gouvernement canadien a exprimé qu'il était prêt à le renégocier. Unifor est en faveur de la renégociation.

## Pourquoi cela concerne-t-il les travailleurs de l'automobile?

- L'industrie canadienne de l'automobile est profondément intégrée dans l'ensemble de l'industrie de l'automobile nord-américaine, alors que les véhicules et les pièces automobiles sont vendus et achetés de part et d'autre des frontières jour et nuit. L'industrie de l'automobile est le tout premier secteur d'exportations au Canada et les États-Unis sont notre plus gros client. En fait, 90 % des véhicules que nous fabriquons sont destinés aux États-Unis, le commerce bilatéral des automobiles avec les États-Unis représente 135 milliards de dollars par année, et les échanges sont assez équilibrés.
- Toute modification soudaine aux règles commerciales aurait d'énormes répercussions sur les activités quotidiennes de l'industrie de l'automobile à court terme. À long terme, les règles commerciales sont vitales pour les décisions en matière d'investissement et de production, ce qui signifie que les emplois et les communautés vivant du secteur de l'automobile sont à risque.
- Il y a beaucoup d'incertitude en ce moment quant à la direction que la nouvelle administration américaine adoptera sur le commerce, et plusieurs propositions dramatiques ont été discutées, dont l'imposition de nouvelles taxes frontalières et d'importants changements aux règles fiscales applicables aux sociétés. Une attention extrême est nécessaire lorsqu'on aborde les règles commerciales de l'industrie de l'automobile, et les travailleurs doivent avoir leur mot à dire dans les discussions.

## Faits en bref

- **Investissements dans l'automobile au Mexique depuis 2010:** 24 milliards \$, 1/3 du total en Amérique du Nord
  - **Nouvelles usines d'assemblage au cours des 5 dernières années:** ÉU: 2, Mexique: 9, Canada: 0
  - **Pourcentage des ventes de véhicules en Amérique du Nord:** ÉU 83%, Mexique 8%, Canada, 9%.
  - **Pourcentage des emplois dans l'automobile en Amérique du Nord:** ÉU 49%, Mexique 45%, Canada, 6%
  - **Emplois des trois de Detroit au Canada:** 1993: 52 000, 2016: 23 000
  - **Salaires des travailleurs mexicains de l'automobile:** 6 \$/h dans une usine d'assemblage, 3 \$/h dans les pièces automobiles.
  - **Déficit commercial du Canada dans le secteur de l'automobile avec le Mexique:** 12 milliards \$, le triple depuis 2008.
  - **Exportations d'automobiles du Canada vers le Mexique pour chaque 1 \$ d'importation:** 14¢
  - **Pourcentage des véhicules hors ALENA dans le marché:** ÉU 22%, Canada 23%, Mexique 44%
  - **Ventes totales de véhicules hors ALENA en Amérique du Nord l'an passé:** 5 millions
  - **Déficit commercial du Canada** avec le Japon, la Corée, l'Allemagne et la Chine: 15 milliards \$
- Sources:** Center for Automotive Research, Ward's Automotive, données du BLS des États-Unis, Statistique Canada.

## Pourquoi Unifor appuie-t-il la renégociation de l'ALENA?

- Le mouvement syndical s'est opposé à l'ALENA au moment de sa signature, car il estimait que cet accord était mauvais, et cela fait 23 ans que nous exerçons systématiquement des pressions pour le corriger ou l'éliminer.
- L'idée qu'un libre-échange sans fin permet aux travailleurs de progresser, au Canada, au Mexique ou aux États-Unis, s'est avérée fautive à chaque étape. Comme n'importe quel autre accord commercial, l'ALENA a abouti à de constantes pressions à la baisse sur les salaires et les conditions de travail, et mené à des pertes d'emploi. L'ALENA offre des protections extraordinaires aux investisseurs privés, mais omet d'offrir des protections significatives aux travailleurs.
- La renégociation de l'ALENA est l'occasion de s'attaquer aux problèmes de l'industrie de l'automobile, ainsi qu'à plusieurs autres secteurs affectés par l'accord. Si le processus se déroule bien, la renégociation de l'ALENA pourrait procurer une sécurité accrue aux travailleurs canadiens.

## Quel est le problème dans le secteur de l'automobile?

- Depuis la mise en œuvre de l'ALENA en 1994, les investissements dans le secteur de l'automobile se sont surtout faits au Mexique, principalement en raison des faibles salaires et d'une réglementation minimale. Au cours des cinq dernières années, 9 des 11 nouvelles usines de l'automobile annoncées en Amérique du Nord ont été implantées au Mexique. Mais, les travailleurs mexicains de l'automobile n'ont pas les moyens de s'acheter les voitures qu'ils fabriquent, car les travailleurs des usines d'assemblage ne sont payés que 6 dollars de l'heure et ceux des pièces automobiles gagnent la moitié de ce salaire.
- Plusieurs véhicules autrefois fabriqués au Canada ont été transférés au Mexique et de récentes annonces ont été faites pour transférer la production du modèle GMC Terrain d'Ingersoll et la Toyota Corolla de Cambridge.
- Aujourd'hui, l'industrie est complètement déséquilibrée en Amérique du Nord. Il n'y a eu que 1,6 million de véhicules vendus au Mexique l'année dernière, alors que le pays en a fabriqués 3,6 millions. Le Mexique représente juste 8 % du marché nord-américain en termes de ventes, mais 20 % en termes d'assemblage final. En ce qui concerne les emplois, la situation est encore plus déséquilibrée. Le Mexique regroupe maintenant près de 900 000 emplois dans le secteur de la fabrication automobile, soit 45 % du total nord-américain. Le Canada ne compte que 125 000 emplois, soit 6 %. Les emplois canadiens chez les trois grands fabricants d'automobile de Detroit ont été coupés de plus de la moitié depuis la mise en œuvre de l'ALENA, de 52 000 en 1993 à seulement 23 000 l'année dernière.
- Le déficit commercial du Canada dans le secteur de l'automobile avec le Mexique croît; il a triplé depuis 2008 pour atteindre 12 milliards de dollars l'année dernière. Pour chaque dollar d'importations d'automobiles provenant du Mexique, le Canada n'envoie que 14¢ de l'autre côté. L'extrême déséquilibre commercial avec le Mexique éclipse les déficits commerciaux du secteur de l'automobile que nous avons avec d'autres régions du monde, et il a maintenant atteint plus du double de celui que nous avons avec le Japon.
- En 1999, le Canada était le 4<sup>e</sup> plus grand producteur mondial de l'automobile et enregistrait un excédent commercial de 14 milliards de dollars dans le secteur. Aujourd'hui, nous sommes le 10<sup>e</sup> producteur, et notre déficit atteint 18 milliards de dollars. En raison des accords de libre-échange et des politiques industrielles laxistes, l'incroyable histoire à succès du Canada dans ce secteur a viré à l'envers.

## Quelle est la solution?

- L'ALENA doit être renégocié pour rétablir l'équilibre dans le commerce de l'automobile, les investissements et les emplois en Amérique du Nord, et entre l'Amérique du Nord et le reste du monde.

- Partout, les travailleurs ont le droit d'avoir comme objectifs le développement économique et le progrès social; les règles commerciales devraient soutenir ces objectifs par des mécanismes veillant à ce que les investissements et les emplois dans des secteurs clés de production de biens soient proportionnels entre les frontières, exigeant des multinationales qu'elles bâtissent aussi aux endroits où elles font des ventes, ce qui permettrait un partage équitable des bénéfices. Un tel modèle, semblable à celui du pacte de l'automobile entre le Canada et les États-Unis – et qui constituait un accord de libre-échange comprenant des dispositions pour un commerce équilibré – pourrait être à la base d'une croissance future des investissements et des emplois de qualité dans plusieurs industries clés.
- Les dispositions sur les règles d'origine dans un ALENA renégocié pourraient aussi être renforcées afin que les produits portant l'étiquette « Fabriqués en Amérique du Nord » – qui permettent l'exemption de droits de douane entre les pays – ne soient pas fragilisées en raisons de diverses failles, et aussi pour agir comme mesures incitatives à une plus grande production continentale.
- Bien qu'il y a plusieurs mécanismes disponibles pour atteindre un meilleur équilibre commercial, lorsqu'il est question d'ententes parallèles sur la main-d'œuvre et l'environnement dans l'ALENA, ces dernières doivent être fondamentalement renforcées et intégrées dans l'accord principal, leur permettant ainsi de faire l'objet de sanctions commerciales.

## Est-ce que le soutien à une renégociation de l'ALENA signifie que nous appuyons Trump?

- Donald Trump a mené sa campagne en recourant à la peur et à la division. Comme la plupart des Canadiennes et Canadiens, nous nous opposons complètement à ce qu'il défend et aux déclarations qu'il a faites. Sur la question du commerce, Trump s'est emparé des messages que les syndicats communiquent depuis des décennies, en focalisant son attention sur l'importance de rétablir des emplois dans le secteur manufacturier et en renégociant l'ALENA. Cette position a toujours été la nôtre, et nous n'allons pas nous y opposer maintenant juste parce qu'il la défend aussi.
- Soutenir les emplois manufacturiers et l'équité commerciale sont des enjeux que nous avons combattus dans l'objectif de faire progresser le développement économique, d'accomplir un progrès social, de chercher des avantages mutuels, de renforcer les droits de la personne et de bâtir une solidarité internationale pour tous les travailleurs, qu'ils soient Canadiens, Américains ou Mexicains. Aucun de ces objectifs n'est celui de Donald Trump. Nous appuyons la renégociation de l'ALENA, mais nous n'appuyons pas Trump.

## Et ensuite?

- Les États-Unis n'ont pas déclenché officiellement le processus de renégociation ou de retrait de l'ALENA, mais cela devrait arriver bientôt. Lorsque le processus officiel se mettra en branle, Unifor continuera de travailler avec des alliés communautaires et de justice sociale au Canada, aux États-Unis et au Mexique pour partager des informations et discuter de coopération et de stratégie.
- Nous allons aussi continuer à travailler avec les intervenants de l'ensemble de l'industrie de l'automobile et de la société pour veiller à ce que l'ensemble du secteur de l'automobile ne soit pas mis en péril, même si nous prévoyons qu'il y aura d'importantes différences d'intérêts et de perspectives entre nous et ceux qui sont confortables avec l'ALENA et la situation actuelle.
- Nos priorités absolues continuent de vouloir faire connaître notre point de vue aux gouvernements et de mobiliser nos membres par l'information et l'éducation. Le commerce de l'automobile et la question de l'ALENA seront de très importants enjeux dans un avenir rapproché. Il y a beaucoup en jeu.

## Nous allons avoir besoin du plein appui des membres d'Unifor pour faire en sorte que la voix des travailleurs de l'automobile soit entendue et qu'elle soit percutante.

De plus amples informations seront mises à votre disposition au cours des prochaines semaines et prochains mois à [unifor.org/fr](http://unifor.org/fr).