

COMMERCE ÉQUITABLE ET PARTAGE DE LA PROSPÉRITÉ

Déclaration des TUA et d'Unifor sur l'industrie de l'automobile et la renégociation de l'ALENA

La possibilité d'un commerce équitable dans une industrie essentielle

L'industrie nord-américaine de l'automobile demeure un bastion de la fabrication de pointe, de l'innovation et de l'activité économique. Directement responsable de 2 millions d'emplois en Amérique du Nord, l'industrie de l'automobile sert de point d'ancrage pour des chaînes d'approvisionnement entières, incluant les fabricants de pièces d'automobiles, les fournisseurs de matières premières et les prestataires de services.¹ L'activité économique générée par l'industrie soutient les entreprises locales et les services publics, car chaque emploi dans le domaine de l'assemblage d'automobiles crée 10 autres emplois dans le reste de l'économie.² Depuis des générations, ces emplois de qualité, qui sont assortis de salaires supérieurs à la moyenne, procurent aux travailleuses et travailleurs de la stabilité, des niveaux de vie élevés et l'espoir d'une vie meilleure pour leur famille.

L'industrie de l'automobile compte parmi les plus appréciables au monde, comme en témoignent ses exportations mondiales, qui ont atteint 1,3 demi-billion de dollars l'année dernière, ce qui représente 8 % des exportations totales de marchandises³. L'industrie est extrêmement influencée par les règles commerciales, lesquelles dictent où et comment elle doit se développer. L'industrie de l'automobile est très bien cotée en ce qui concerne le développement économique. Bien des pays mettent d'ailleurs en œuvre des politiques commerciales énergiques pour favoriser son développement et la production.

Nos deux syndicats représentent 245 000 membres travaillant dans des usines d'assemblage et pour des fournisseurs de pièces en Amérique du Nord. Ensemble, nous comptons plus de 1 million de retraités de l'automobile. Nos membres travaillent dur et sont fiers de leur travail. Ce sont leurs efforts et leurs compétences qui ont fait la réussite de cette industrie de renommée mondiale qui est essentielle à l'économie dans son ensemble et qui sert de pilier à des centaines de villes. Nous nous serions réjouis de la participation des représentants des syndicats mexicains libres dans l'industrie de l'automobile, mais il n'y en a pratiquement pas (même s'il arrive parfois que les travailleurs mexicains cherchent à obtenir une certaine indépendance dans leur lieu de travail). Voilà le fond du problème.

Il est temps d'apporter des changements significatifs

Les partisans du statu quo tentent de nier le simple fait que l'ALENA a déçu les travailleurs dans les trois pays signataires. Bien que le volume des échanges et les bénéfices des sociétés soient à la hausse, les salaires stagnent essentiellement au Canada, aux États-Unis et au Mexique.⁴ Trop souvent, les travailleuses et travailleurs ne touchent même pas une rémunération équitable pour leur travail.⁵ Comme le droit fondamental à la négociation collective subit régulièrement des attaques aux États-Unis, est menacé au Canada et n'existe tout simplement pas au Mexique, le taux de syndicalisation décroît en Amérique du Nord, tandis que les inégalités économiques se creusent.⁶

On a beau essayer de présenter l'ALENA sous un jour favorable, mais rien ne peut effacer le fait qu'il est à l'origine de centaines de milliers de pertes d'emploi et de centaines de fermetures d'usine aux États-Unis et au Canada. Pour être un succès, la renégociation de l'ALENA devra entraîner une hausse des salaires dans les trois pays signataires, résorber les déficits commerciaux abyssaux avec le Mexique et créer de nouveaux emplois dans le secteur manufacturier aux États-Unis et au Canada. À elles seules, des « modifications » légères ne permettront pas d'atteindre ces objectifs.

Croissance rapide des déséquilibres commerciaux dans l'industrie de l'automobile

Depuis la signature de l'ALENA, les déficits commerciaux des États-Unis et du Canada avec le Mexique se sont aggravés singulièrement dans le domaine des véhicules et des pièces d'automobiles. En 1993, les États-Unis avaient un déficit commercial avec le Mexique de 3,5 milliards de dollars dans l'industrie de l'automobile. En 2016, ce déficit s'élevait à 45,1 milliards de dollars. En ce qui a trait aux pièces d'automobiles, la situation est encore bien pire. En 1993, les États-Unis avaient un déficit commercial minime de 100 millions de dollars avec le Mexique. En 2016, ce déficit est 200 fois plus élevé et se situe à 23,8 milliards de dollars.⁷ Pour ce qui est du commerce de véhicules automobiles entre le Canada et le Mexique, le déficit a quadruplé, passant de 1,6 à 8,7 milliards de dollars dans le cadre de l'ALENA. Contrairement à la situation avec le Mexique, les balances commerciales entre le Canada et les États-Unis sont demeurées relativement stables dans l'industrie de l'automobile. Le déficit modeste des États-Unis avec le Canada a même diminué de 23 % depuis 1993.⁸

Tableau 1

Balances commerciales				
Commerce nord-américain de véhicules motorisés et de pièces : 1993 et 2016				
(en milliards de dollars américains)				
Commerce bilatéral	1993	2016	Variation	Pourcentage de variation
États-Unis avec le Canada				
Véhicules	-\$18,5	- 20,6	- 2,1	
Pièces	7,9	12,4	4,5	
Total	- 10,6	- 8,2	2,4	23 %
États-Unis avec le Mexique				
Véhicules	- 3,5	- 45,1	- 41,6	
Pièces	- 0,1	- 23,8	- 23,7	
Total	- 3,6	- 68,9	- 65,3	-1814 %
Canada avec le Mexique				
Véhicules	- 0,7	- 4,8	- 4,1	
Pièces	- 0,9	- 3,9	- 3,0	
Total	- 1,6	- 8,7	- 7,1	-444 %

Sources : U.S. Congressional Research Service. The North American Free Trade Agreement, mai 2017; Industrie Canada. Données sur le commerce en direct - Statistique Canada.

Le commerce de véhicules automobiles dans le cadre de l'ALENA ne doit pas être considéré isolément. Dans l'industrie de l'automobile, l'Amérique du Nord enregistre des déficits commerciaux persistants et croissants avec d'autres régions productrices de premier plan, comme le Japon, la Corée du Sud, l'Union européenne et, de plus en plus, la Chine. Les 4,8 millions de véhicules importés annuellement dans la zone de l'ALENA représentent 24 % des ventes sur le marché nord-américain. Ce pourcentage est 50 % plus élevé qu'en Union européenne, deux fois plus élevé qu'en Corée du Sud et au moins trois fois plus élevé qu'au Japon et en Chine.⁹ Il s'explique, d'une part, par les droits de douane plus bas sur les pièces et les véhicules destinés à l'Amérique du Nord et, d'autre part, par les barrières non tarifaires qui limitent les importations étrangères dans d'autres pays. À la lumière de ce déséquilibre général, il est d'autant plus urgent de corriger les faiblesses de l'ALENA et d'orienter l'Amérique du Nord sur une voie qui lui permettra de rééquilibrer sa balance commerciale.

Une production de plus en plus disproportionnée

Le déséquilibre grandissant à l'intérieur même de l'ALENA fait sentir ses effets sur la part de production de chaque pays. L'intégration du continent comme zone libre de droits de douane procure des avantages énormes à l'industrie et aux actionnaires des entreprises, mais la promesse de libéralisation commerciale qui était au cœur de celle-ci reposait sur l'idée que toutes les parties obtiendraient leur juste part du gâteau. Mais cette promesse ne s'est pas réalisée.

Au cours des 12 premières années de l'ALENA, les nouvelles usines qui ouvraient étaient réparties assez également entre les trois pays signataires. C'était essentiellement attribuable aux fabricants d'automobiles étrangers qui renforçaient leur capacité de production dans la région. Toutefois, les 10 dernières années ont été marquées par une tendance tout à fait opposée. La capacité de production a diminué aux États-Unis et au Canada, mais elle a augmenté au Mexique. Au cours de cette période, les États-Unis ont accusé une perte nette de 10 usines d'assemblage final (soit 17 %) et le Canada a vu 4 de ses usines disparaître (soit 29 %), tandis que le Mexique en a gagné 8 (soit une hausse de 89 %), doublant presque son nombre d'usines.¹⁰

Nous avons toutes les raisons de croire que l'industrie de l'automobile continuera de croître au Mexique. La production est passée de 2 millions de voitures et de camionnettes en 2008 à 3,6 millions aujourd'hui. Elle

Tableau 2

Usines d'assemblage final de véhicules légers - ALENA - 1994 à 2016				
	1994	2005	2016	Variation entre 1994 et 2016
Canada	14	13	10	-4
Mexique	9	11	17	+8
États-Unis	59	62	49	-10
ALENA	82	86	76	-6

Source: Ward's Automotive

devrait atteindre les 5 millions d'unités d'ici 2018. Le Mexique est maintenant le quatrième exportateur d'automobiles en importance au monde, après le Japon, l'Allemagne et la Corée du Sud.¹¹ Plus de 80 % des exportations mexicaines sont destinées aux États-Unis et au Canada. Presque tous les grands fabricants d'automobiles ont accru leur capacité au Mexique, ou envisagent de le faire, et y ont ouvert de nouvelles usines, ou ont annoncé leur intention de le faire.

La solution : hausser les salaires et établir des normes du travail plus strictes

Au Mexique, le travailleur de l'automobile moyen gagne environ 3,95 \$ US l'heure. Cela signifie donc qu'un grand nombre de travailleurs touchent un salaire nettement inférieur à ce montant malgré la rentabilité et la croissance record de l'industrie.¹² Les niveaux de salaires dans l'industrie de l'automobile et dans le reste du secteur manufacturier stagnent en dollars constants au Mexique depuis l'entrée en vigueur de l'ALENA.

Les normes du travail sont importantes du point de vue des droits de la personne, mais aussi sur le plan économique. Elles ont une incidence économique réelle, car les entreprises déménagent dans les pays où elles sont faibles afin d'exploiter les travailleurs qui n'ont pas de droits fondamentaux et qui sont sous-payés. Les travailleurs mexicains risquent souvent leur vie lorsqu'ils exercent leurs droits les plus fondamentaux.

Depuis des dizaines d'années, les fabricants américains et canadiens laissent entendre qu'ils délocaliseront leurs activités vers les pays où les salaires et les avantages sociaux sont généralement peu généreux pour faire échouer les campagnes de syndicalisation et restreindre les gains salariaux. Les politiques répressives et les syndicats de « protection » (l'équivalent mexicain des syndicats d'entreprise) empêchent les travailleuses et travailleurs de s'organiser de manière efficace, tout en maintenant les salaires et les conditions de travail à un bas niveau. Lorsqu'ils tentent de former leurs propres syndicats indépendants, les travailleurs se heurtent à la répression et à la violence.

Le rapport 2014 sur les droits de la personne au Mexique du département d'État des États-Unis a conclu que le gouvernement n'avait pas systématiquement protégé les droits des travailleurs dans la pratique.¹³ Le rapport 2016 sur le Mexique de Human Rights Watch soulignait que la domination des syndicats favorables à l'employeur continuait d'entraver les activités de syndicalisation légitimes.¹⁴

L'incapacité générale du Mexique à appliquer la loi fait en sorte que les travailleuses et travailleurs n'ont aucun recours réel au regard des violations de la liberté d'association, des conditions de travail et d'autres problèmes. Malgré ce constat, l'ALENA ne fournit aucun moyen adéquat de corriger ces injustices. Il finit donc par les encourager.

Le Mexique a entrepris des réformes du travail, mais il est encore trop tôt pour déterminer si elles amélioreront réellement la qualité de vie des travailleuses et travailleurs. Par le passé, les réformes du travail qui semblaient prometteuses n'ont malheureusement pas amené les changements dont les travailleurs avaient besoin. Nous espérons que l'histoire ne se répétera pas, mais nous serions naïfs de présumer que le Mexique réussira à apporter des changements véritables après 23 ans d'inaction sous l'ALENA.

Il est essentiel que les travailleurs de l'automobile aux États-Unis et au Canada ne se rangent pas aux arguments de ceux qui dépeignent les travailleurs mexicains comme étant le problème. Dans le monde entier, les travailleurs ont le droit de développer leur économie, d'améliorer leurs conditions sociales et d'aspirer à un

niveau de vie supérieur. Depuis trop longtemps, le gouvernement mexicain néglige de protéger et de promouvoir les droits fondamentaux des travailleurs, alors que les fabricants d'automobiles ne sont que trop heureux de profiter des salaires comprimés et des normes laxistes. L'avenir des travailleurs de l'automobile nord-américains est déjà étroitement lié, et le meilleur moyen de réaliser des gains consiste à améliorer les conditions de chacun d'eux.

Nos deux syndicats continuent d'aborder la renégociation de l'ALENA dans une perspective globale et croient que les quatre priorités suivantes doivent orienter celle-ci pour ce qui est de l'industrie de l'automobile :

- 1. renforcer les normes du travail et augmenter les salaires;**
- 2. équilibrer les échanges commerciaux;**
- 3. établir de vraies règles « Fabriqué en Amérique du Nord »;**
- 4. partager équitablement les avantages de l'ALENA entre les trois pays.**

La présente déclaration commune met l'accent sur l'industrie de l'automobile, mais les accords commerciaux ont une vaste portée. Nous avons un grand nombre de préoccupations communes quant à nos membres dans d'autres secteurs et à un large éventail d'enjeux qui se répercutent sur des économies entières. Nos préoccupations comprennent la nécessité d'éliminer le mécanisme de règlement des différends entre investisseurs et États (chapitre 11), le resserrement des normes environnementales, la manipulation des devises, l'amélioration des politiques d'approvisionnement, l'équité fiscale, les dépenses d'infrastructures, la politique d'immigration, la protection de la culture et les politiques agricoles, entre autres.

La renégociation de l'ALENA présente de nouvelles occasions de solidarité internationale et de progrès véritable pour tous les travailleurs et travailleuses. Nous continuerons à échanger avec nos gouvernements, nos partenaires de la société civile et nos alliés pour nous assurer que la politique commerciale est axée sur les gains mutuels, l'expansion des droits et le développement économique durable.

Par nature, les accords commerciaux contemporains dressent les travailleurs les uns contre les autres, le résultat assuré étant qu'aucun d'eux ne fait du progrès. Les travailleuses et travailleurs de l'automobile aux États-Unis, au Canada et au Mexique doivent collaborer pour s'assurer que la renégociation de l'ALENA procure des gains à tous.

Les références

- ¹ U.S. Bureau of Labor Statistics, Employment, Earnings and Hours; Statistique Canada, Enquête sur l'emploi, la rémunération et les heures de travail; ministère mexicain de l'Économie, ProMéxico, « L'industrie mexicaine de l'automobile : Situation actuelle, défis et possibilités », 2016.
- ² Hill, Kim, Deb Menk, Joshua Cregger, et Michael Schultz. *Contribution of the Automotive Industry to the Economies of All Fifty States and the United States*, janvier 2015; Sommerville, Robin. *Estimate of the Economic Impact of the Detroit Three Automakers in Canada*, Centre for Spatial Economics, 2016. Consultable à l'adresse https://www.unifor.org/sites/default/files/attachments/detroit_3_economic_contribution_2016aug29_comp.pdf.
- ³ Organisation mondiale du commerce. *Examen statistique du commerce mondial 2016*. Consultable à l'adresse https://www.wto.org/french/res_f/statis_f/wts2016_f/wts16_toc_f.htm.
- ⁴ Voir, par exemple, Robert E. Scott, Jeff Faux et Carlos Salas. *Revisiting NAFTA: Still Not Working For North America's Workers*, Economic Policy Institute, 2007.
- ⁵ Organisation de coopération et de développement économiques. Stat Extracts, Taux de syndicalisation de 1994 à 2012. Consultable à l'adresse <http://stats.oecd.org/Index.aspx?lang=fr&SubSessionId=34060b64-1710-428c-9e63-010f78721579&themetreeid=13>.
- ⁶ Long, Heather. « U.S. Inequality Keeps Getting Uglier », CNNMoney, 22 décembre 2016. Consultable à l'adresse <http://money.cnn.com/2016/12/22/news/economy/us-inequality-worse/index.html>; Young, Claire. « Redistribution and inequality: How reforms to tax policy could help close the wealth gap in Canada », 1^{er} janvier 2017. Consultable à l'adresse <https://www.policyalternatives.ca/publications/monitor/redistribution-and-inequality>.
- ⁷ U.S. Congressional Research Service. *The North American Free Trade Agreement*, mai 2017.
- ⁸ Industrie Canada. Données sur le commerce en direct – Statistique Canada. Consultable à l'adresse <http://www.ic.gc.ca/eic/site/tdo-dcd.nsf/fra/accueil>.
- ⁹ Ward's Automotive; Japan Automobile Manufacturers Association, *Motor Vehicle Industry of Japan 2016*; European Automobile Manufacturers Association; U.S. International Trade Administration, *China – Automotive Industry*, juin 2016; Andrada, Ednathan. « Sales Of Imported High-End Cars In Korea Increased in 2016 », *JKDaily*, 16 février 2017.
- ¹⁰ Ward's Automotive. *Automotive Yearbook*, années sélectionnées.
- ¹¹ Althaus, Dudley, et William Boston. « Why Auto Makers are Building New Factories in Mexico, not the U.S. », *The Wall Street Journal*, 17 mars 2015.
- ¹² Covarrubias V., Alex. A Status Quo of the Mexican Auto Industry: Prospects and tendencies (présentation, The College of Sonora), juillet 2014.
- ¹³ AFL-CIO. *Mexico: Labor Rights Concerns*, 19 août 2015.
- ¹⁴ Human Rights Watch. *Rapport mondial 2015 – Mexique*. Consultable à l'adresse <https://www.hrw.org/world-report/2015/country-chapters/mexico#6a43ba>.