

Le Partenariat transpacifique et l'industrie de l'automobile au Canada



Note d'information

Unifor et l'industrie de l'automobile

Unifor représente 40 000 travailleuses et travailleurs dans les secteurs de l'assemblage et des pièces automobiles au Canada.

Le problème avec le PTP

Le PTP a été négocié à huis clos sans aucune analyse de ses répercussions sur l'économie du Canada ni participation sérieuse du public. Des études récentes prédisent que le PTP aura des incidences négatives sur l'économie du Canada. Même dans le meilleur des cas, le PTP aura peu ou aucun impact. D'une façon ou d'une autre, les risques posés aux politiques publiques et aux prises de décision au Canada semblent réels et soulèvent de sérieuses préoccupations chez les Canadiennes et Canadiens à plusieurs égards. Par exemple :

- L'inclusion d'un mécanisme de règlement des différends entre investisseurs et États (ISDS) accordera des droits extraordinaires et extrajudiciaires aux sociétés privées leur permettant d'intenter une poursuite contre les gouvernements au sujet de décisions en matière de politiques publiques;
- À moins d'être explicitement exclue de l'accord, l'approche de la « liste négative », qui ouvre les marchés aux investisseurs étrangers et à tous les fournisseurs de services, fait la promotion d'une déréglementation permanente et limite le processus décisionnel gouvernemental à long terme;
- Des réformes sur les brevets et de nouvelles règles en matière de politique numérique mettent en danger autant le prix des médicaments au Canada que la confidentialité des données.

L'impact du PTP sur l'industrie de l'automobile au Canada

Les produits automobiles (véhicules de passagers et pièces) sont les premiers produits d'exportation du Canada. L'industrie de l'automobile est aussi un moteur économique important de l'économie du centre du Canada; elle emploie plus de 120 000 travailleuses et travailleurs directement (et soutient des centaines de milliers d'autres emplois en retombées économiques). Elle est aussi largement perçue comme une industrie stratégique en matière d'exportations pour plusieurs pays développés et en voie de développement. En dépit de cette réalité, l'industrie de l'automobile du Canada a été une grande perdante des négociations du PTP. Les dispositions sur l'automobile du Partenariat transpacifique vont causer des dommages considérables à l'industrie de l'automobile de trois façons distinctes :

- Premièrement, le PTP facilitera une hausse des importations d'automobiles au Canada, notamment d'automobiles japonaises, alors que les droits de douane actuels du Canada de 6,1% sur les produits automobiles seront rapidement éliminés (en cinq ans seulement, alors que les États-Unis vont éliminer progressivement les droits de douane de 2,5 % sur les véhicules de passagers et 25 % sur les camions sur une période de 25 et 30 ans respectivement);
- Deuxièmement, des changements draconiens aux exigences en matière de contenu des véhicules (le seuil minimal de contenu régional fixé par les règles d'origine pour les véhicules de passagers va baisser de 62,5 % en vertu de l'ALENA à 45 % en vertu du PTP) vont permettre aux véhicules importés du Japon et d'ailleurs à intégrer un contenu majoritaire provenant de pays à l'extérieur du PTP, dont la Chine ou autres pays à faibles salaires;

Unifor exhorte les députés fédéraux à ne pas ratifier l'accord du Partenariat transpacifique. L'approche du Canada à l'égard du commerce mondial et des investissements doit servir à améliorer notre développement social et économique collectif, et être guidé par des principes progressistes de commerce équitable.

- Troisièmement, le PTP va encourager la relocalisation à l'étranger de la chaîne d'approvisionnement automobile de l'Amérique du Nord, alors que la règle de contenu qui s'applique aux pièces automobiles est réduite de 60 % à 35-45 % (selon les pièces). En fait, des dispositions de « flexibilité » prévues au PTP pourraient diminuer de 10 % encore ces exigences liées à la provenance du contenu.

Les modalités du PTP relatives à l'industrie de l'automobile se rapprochent étroitement de l'entente initiale (secrète) entre les États-Unis et le Japon qui ont été dévoilées à Maui, à la toute fin des négociations, une entente particulière conclue sans la connaissance ni la participation du Canada.

Les dispositions du PTP relatives au secteur de l'automobile ne constituent d'aucune manière une victoire pour le Canada. Les vagues mesures de protection établies entre le Canada et le Japon dans une lettre d'accompagnement sont peu susceptibles de changer la nature unilatérale du commerce de l'automobile entre le Canada et le Japon, et qui seraient de toute façon déclenchées seulement après que des dommages à l'industrie aient été causés.

Il n'y a rien non plus dans le PTP qui pourrait susciter une hausse importante des faibles importations du Japon de produits automobiles fabriqués au Canada. Il n'est tout simplement pas crédible de croire que les autres pays asiatiques membres du PTP (dont la Malaisie et le Vietnam) achèteraient des volumes substantiels de produits automobiles du Canada compte tenu de la structure régionale de l'industrie mondiale. Par conséquent, les avantages hypothétiques pour notre industrie de l'automobile de nouvelles exportations vers les pays asiatiques ne pourront jamais compenser les désavantages que nous allons connaître, notamment par un déficit commercial accru avec le Japon, causé par une hausse des importations, et par la relocalisation d'une part importante de notre chaîne d'approvisionnement à l'extérieur du PTP.

Protéger l'industrie de l'automobile du Canada

Le PTP est un mauvais accord pour les Canadiennes et Canadiens, y compris pour les travailleuses et travailleurs de l'industrie de l'automobile. Pour qu'un éventuel PTP puisse générer des avantages réels aux Canadiennes et Canadiens, sans sacrifier notre plus importante industrie exportatrice, Unifor estime que les conditions suivantes sont nécessaires :

1. Le PTP ne doit pas diminuer le seuil de contenu régional contenu dans les produits automobiles aux termes de l'ALENA, et il devrait de préférence l'augmenter (en élargissant le nombre de pays de la zone de libre-échange, le PTP rend plus facile, et non plus difficile, le respect des seuils actuels de contenu régional);
2. Le PTP doit comprendre de solides mesures de protection pour empêcher de grands déséquilibres commerciaux dans l'industrie de l'automobile et faire en sorte que l'accord commercial aboutisse à une hausse des exportations canadiennes (plutôt que juste des importations);
3. Le PTP doit prévoir des restrictions à la manipulation des taux de change et d'autres mesures macroéconomiques visant à réduire les importations et à promouvoir les exportations.

Le traité du Partenariat transpacifique présente des **défauts fondamentaux** et représente une **occasion ratée** pour le Canada de faciliter le commerce mondial équitable, éthique et à l'avantage de tous. Unifor exhorte le gouvernement fédéral de ne pas ratifier le PTP.



UNIFOR
theUnion | le syndicat