

Le 17 mars 2026

Par e-mail : pierre.poilievre@parl.gc.ca

L'honorable Pierre Poilievre
Chef de l'opposition officielle
Chambre des communes
Ottawa (Ontario)
K1A 0N6

Objet : Évaluation par Unifor de la stratégie automobile proposée par le Parti conservateur du Canada

Monsieur Poilievre,

Notre syndicat a observé avec intérêt le dévoilement public de la stratégie automobile du Parti conservateur du Canada le 15 mars. Les travailleuses et travailleurs canadiens sont confrontés à un avenir incertain en raison des tarifs douaniers injustifiés et des pratiques commerciales injustes des États-Unis. La menace d'une restructuration industrielle qui pourrait provoquer des pertes d'emplois et des fermetures d'usines permanentes continue de planer au-dessus des têtes de nos membres, de leurs familles et des communautés partout au pays.

Unifor est le plus grand syndicat du secteur privé au Canada, représentant plus de 320 000 membres partout au pays, dont plus de 40 000 travailleuses et travailleurs de l'industrie de l'automobile qui œuvrent notamment dans les secteurs du montage automobile, de la fabrication de pièces de fournisseurs indépendants et de la vente au détail d'automobiles.

La nature existentielle de cette menace envers l'une des industries canadiennes les plus critiques exige une attention particulière de la part du gouvernement, et ce, peu importe les allégeances politiques. Cette attention doit absolument se traduire par des actions concrètes, appuyées par des ressources publiques ainsi que des politiques et des programmes audacieux pour stabiliser nos milieux de travail, développer l'empreinte de production et investir dans notre avenir industriel. Avant tout, ces idées doivent être ancrées dans les expériences des travailleuses et travailleurs du secteur de l'automobile. Elles doivent être formulées en tenant compte de la réalité des travailleuses et travailleurs de cette industrie, ainsi que de celle de leurs familles. Elles doivent offrir des solutions aux problèmes fondamentaux auxquels nous faisons face. Elles doivent aussi être rigoureuses, bien documentées et justifiables.

Monsieur Poilievre, j'ai des préoccupations et des questions au sujet de certains aspects de ce qui a été présenté par votre parti. Nous saluons votre effort, mais nous demeurons sceptiques quant à l'efficacité de ce plan pour redémarrer les usines canadiennes actuellement à l'arrêt. En fait, nous craignons que ce plan ne vienne freiner la croissance future de l'industrie, ce qui n'est évidemment pas l'objectif que vous recherchez dans cet exercice.

« Un pacte automobile sans tarifs »

La caractéristique centrale du plan du Parti conservateur du Canada est la mise en place d'un nouveau « pacte automobile sans tarifs » qui rappelle l'entente commerciale de 1965 entre le Canada et les États-Unis jadis fondée sur des méthodes de production communes ainsi que la réciprocité des échanges commerciaux et des investissements. Bien sûr, le pacte automobile original a été conclu dans un contexte industriel radicalement différent, où la production et les ventes de véhicules automobiles tant au Canada qu'aux États-Unis étaient dominées par quatre fabricants automobiles nord-américains. Aujourd'hui, évidemment, l'automobile est une industrie mondiale qui rassemble des douzaines de fabricants qui construisent et vendent leurs véhicules en Amérique du Nord ou ailleurs, certains n'ayant même aucune installation sur ce territoire.

L'approche du Parti conservateur du Canada en matière de politique a été présentée comme suit : « pour chaque voiture produite au Canada, un même fabricant pourrait vendre au Canada, sans tarifs douaniers, une voiture d'un partenaire de l'ACEUM, sur la base d'un dollar pour un dollar ». Avec cette approche, le Parti conservateur du Canada affirme pouvoir « rétablir la production automobile de notre pays à 2 millions de voitures par an au cours de la prochaine décennie avec un nouveau pacte automobile sans tarifs ». Malheureusement, selon notre compréhension de la structure de votre plan, cette affirmation est erronée.

Il est exact de dire que les Canadiennes et Canadiens achètent environ 2 millions de nouveaux véhicules légers par année et qu'en 2025, le Canada a construit environ 1,2 million de véhicules, ce qui représente son plus faible total annuel depuis la pandémie. Cette baisse notoire de la production s'explique en grande partie par le fait que 2 usines de montage intérieures (Oakville et Brampton) étaient à l'arrêt (c.-à-d. aucune production) pour un réoutillage en vue de la production de nouveaux programmes de véhicules et qu'une autre usine de montage (Ingersoll) avait procédé à la transition d'un programme de véhicules de passagers à volume élevé à un programme de camionnettes commerciales à faible volume (l'usine d'Ingersoll est maintenant à l'arrêt). Peu importe les raisons précises, nous constatons un déficit dans la chaîne de la production aux ventes auquel nous devons remédier et la stratégie du Parti conservateur du Canada souligne ce point à juste titre.

Cependant, en cherchant à résoudre ce déficit dans la chaîne de la production aux ventes en mettant strictement l'accent sur l'Amérique du Nord (ce qui semble être l'approche retenue), le plan du Parti conservateur du Canada ne sera pas en mesure d'atteindre ses

objectifs. Ce plan risque plutôt de créer des conditions qui freineront les investissements et la croissance au sein de l'industrie canadienne de l'automobile, menaçant ainsi de façon permanente l'avenir des usines de montage de Brampton et d'Ingersoll.

Voici pourquoi : contrairement à 1965, l'Amérique du Nord n'est plus un marché confiné pour les ventes de véhicules. Environ 500 000 des véhicules vendus dans les salles de démonstration canadiennes proviennent de l'étranger (environ 25 % du marché total) et ne sont pas construits au Mexique, aux États-Unis ou au Canada. La réalité est similaire aux États-Unis où environ 25 % du marché des ventes (approximativement 3,5 millions de véhicules) appartient aux véhicules importés et construits ailleurs qu'en Amérique du Nord.

En 2025, les Canadiennes et Canadiens ont acheté environ **1,3 million de véhicules construits en Amérique du Nord**. Ces véhicules sont ceux qui seraient inclus dans la proposition de pacte automobile axé sur l'ACEUM de votre parti. Aussi, en 2025, le Canada a construit environ **1,1 million de véhicules destinés à la vente en Amérique du Nord**. Même s'il ne s'agit pas exactement d'un ratio 1:1 (ce qui correspond à l'objectif du Parti conservateur du Canada), nous ne sommes pas loin (environ 0,85:1). Je peux vous affirmer que lorsque la production reprendra plus tard au cours de l'année à l'usine de montage d'Oakville actuellement à l'arrêt, les volumes généraux de production au Canada seront de nouveau en hausse, ramenant ainsi le ratio de votre pacte automobile axé sur l'ACEUM très près de l'équilibre 1:1. Il y aura toujours un déficit, mais celui-ci ne sera pas suffisant pour soutenir tout plan de production futur dans les usines canadiennes - pas si nous espérons rétablir un volume de production élevé dans les usines de Brampton et d'Ingersoll, ce qui représente la priorité pour notre syndicat. Je tiens à vous rappeler qu'une usine de montage de véhicules légers fonctionnant à pleine vapeur produira environ 250 000 véhicules par années, sur trois quarts de travail.

Ce barème de production signifie qu'avec votre plan, tout investissement dans ces deux usines placerait le Canada en position de *surplus*, ce qui aurait un effet dissuasif pour le retour du travail de production dans ces usines. Je suis convaincu que là n'était pas votre intention initiale. Je dois toutefois être claire : notre syndicat n'acceptera aucune proposition de politique qui mettra en péril l'avenir et la viabilité à long terme des usines de Brampton et d'Ingersoll.

Le plan du Parti conservateur du Canada affirme à tort que son « pacte automobile sans tarifs » permettrait d'accroître les volumes de production de véhicules au Canada jusqu'à 800 000 unités sur dix ans. Comme je l'ai expliqué précédemment et en raison de son orientation fondée exclusivement sur l'ACEUM, cette affirmation est mathématiquement inexacte.

La vision « Construire ici pour vendre ici » d'Unifor

Unifor a présenté le cadre fondamental de sa position pour le secteur canadien de l'automobile : si les entreprises désirent vendre leurs produits ici, elles doivent construire ici.

Je reconnais que la stratégie du Parti conservateur du Canada partage l'esprit général de cette vision, tout comme la stratégie automobile récemment annoncée par le gouvernement libéral. Toutefois, aucun de ces plans ne présente une solution pleine et entière au problème fondamental : les fabricants automobiles qui profitent du lucratif marché canadien des ventes de véhicules n'ont aucune obligation d'investir et de créer des emplois ici même au pays. Cette réalité doit changer.

Dans le cadre de cet effort continu, nous devons chercher à rétablir un accès exempt de tarifs douaniers pour les biens automobiles qui transitent entre le Canada et les États-Unis puisqu'il s'agit d'une relation commerciale en équilibre presque parfait. Sur ce point, nous sommes d'accord avec les objectifs du Parti conservateur du Canada. Axer la croissance sur les marchés externes pour les exportations de véhicules canadiens comme le préconise la stratégie proposée par le gouvernement est une approche improbable et vouée à l'échec. Néanmoins, ni le plan du Parti libéral ni celui du Parti conservateur ne propose de solution à ce flux disproportionné et unilatéral d'importations provenant de sources non américaines. Toutes les stratégies automobiles qui ne reflètent pas pleinement les distorsions mondiales dans les échanges commerciaux et les investissements au sein du secteur de l'automobile proposeront des approches minées par de graves lacunes.

Mesures supplémentaires relatives aux politiques

La politique du Parti conservateur du Canada comprend des mesures supplémentaires que nous tenons à commenter.

Nous convenons qu'il est impératif que le Canada donne suite à ses engagements en mettant en place des mesures de sécurité sur les technologies des véhicules étrangers, comme ce qui a été mis de l'avant par l'administration Biden. De plus, Unifor partage les préoccupations du Parti conservateur du Canada au sujet de la Chine et des conséquences potentielles d'une augmentation constante de l'accès de ce pays au marché canadien sur la production, les investissements et les emplois futurs au Canada. À tout le moins, le Canada doit imposer des mesures de protection strictes afin de contenir l'expansion des quotas d'importation attribués parmi les fabricants chinois de véhicules d'origine. Des efforts soutenus doivent également être déployés dans le but de surveiller et d'assurer l'application de restrictions pour les importateurs qui tentent de contourner les quotas d'importation, notamment par le biais d'activités de montage par ensembles à faible coût.

La politique du Parti conservateur du Canada exige un élargissement des règles d'origine de l'ACEUM sur les véhicules automobiles. Il est important de noter que les règles d'origine de l'ACEUM ne fonctionnent pas conformément à l'intention initiale de l'accord, comme Unifor l'a souligné à maintes reprises dans des mémoires et des interventions auprès du gouvernement fédéral depuis 2024. Plusieurs fabricants automobiles ont démontré un manque de volonté à se conformer aux dispositions de l'ACEUM encadrant le contenu local et ont plutôt préféré payer les tarifs relativement peu élevés de la nation

la plus favorisée (NPF), en particulier dans le marché américain. C'est tout à fait inacceptable. Unifor appuie une série d'améliorations techniques aux règles d'origine, notamment celles encadrant les composants ainsi que les dispositions spéciales sur le contenu de la teneur en main-d'œuvre, pour garantir un contenu local maximal et des exigences pour construire davantage de véhicules en Amérique du Nord. Nous exhortons le Parti conservateur du Canada à appuyer cette démarche.

Évidemment, l'ACEUM et ses règles d'origine ne servent aucun objectif légitime tant que l'administration Trump refuse de respecter les modalités de l'accord. Les États-Unis ont totalement renié leurs engagements pris en vertu de ce traité, y compris celui d'exclure les importations canadiennes de véhicules et de pièces des tarifs douaniers imposés en vertu de l'article 232. La stratégie automobile du Parti conservateur du Canada doit absolument tenir compte de cette réalité essentielle.

Unifor appuie les politiques d'achat par les consommateurs harmonisées avec les principes d'achat de produits faits au Canada. Nous espérons obtenir plus de détails sur ce que la stratégie automobile du Parti conservateur du Canada prévoit pour réaliser ses propositions d'un point de vue fonctionnel. Toutefois, il convient de mentionner qu'un rabais de TPS sur de faibles volumes de véhicules vendus n'aura pas d'effet substantiel sur les niveaux de production à long terme au Canada. D'autant plus que le rabais de TPS sur les véhicules finis est une mesure qui n'offre aucune solution pour les composants clés du groupe motopropulseur (c.-à-d. les moteurs) fabriqués par les travailleuses et travailleurs syndiqués du Canada qui sont installés dans des véhicules montés au sud de la frontière. Le financement public de cette mesure pourrait être plus efficace dans le cadre d'une stratégie d'atténuation globale et à court terme des tarifs douaniers.

Monsieur Poilievre, j'espère que vous recevrez cette lettre dans l'esprit constructif avec lequel elle a été rédigée. Avec ses profondes racines et son riche héritage au Canada, le secteur de l'automobile, qui constitue la pierre angulaire de la base industrielle de notre pays et qui fait vivre 125 000 travailleuses et travailleurs, est forcément une industrie complexe. Certaines parties de la stratégie automobile du Parti conservateur du Canada nécessitent une réflexion plus approfondie et un dialogue continu avec notre syndicat.

Unifor continuera de militer auprès de tous les partis politiques afin de soutenir une industrie automobile durable et prospère à long terme, un moteur industriel qui continuera d'offrir de bons emplois syndiqués et de solides chaînes d'approvisionnement.

J'espère avoir bientôt l'occasion de discuter plus longuement avec vous à ce sujet à un moment qui vous conviendra.

Cordialement,

A handwritten signature in dark ink, appearing to read "Jim Payne". The signature is fluid and cursive, with the first name "Jim" and last name "Payne" clearly distinguishable.

Lana Payne
Présidente nationale

c. c. Kyle Seeback, député de Dufferin-Caledon

/cccope343