

**Mot d'ouverture de Lana Payne
Au 29e Sommet sur les perspectives
automobiles Automotive Insights
Symposium de la Banque fédérale de
réserve de Chicago**



Bonjour à tous! J'espère que vous avez tous pris votre café.

Merci pour ce très chaleureux accueil.

Je suis très heureuse de m'adresser à vous tous aujourd'hui, bien que virtuellement depuis Toronto.

Je remercie les personnes comme Rick, Leslie, Kristin et d'autres pour tous les efforts qu'elles ont déployés pour assurer le bon déroulement de cet événement, malgré certains problèmes de disponibilité de ma part.

Permettez-moi de commencer en disant que je suis honorée de disposer de cette tribune avec vous aujourd'hui.

Je me considère privilégiée de discuter avec un groupe aussi distingué d'observateurs de l'industrie, de représentants d'entreprises et de fonctionnaires sur un sujet qui revêt une telle importance pour notre syndicat en ce moment.

On m'a dit que ma participation ici aujourd'hui pourrait être la première pour un dirigeant syndical canadien.

Si tel est le cas, j'en suis doublement fière. Donc, merci!

Évidemment, en tant que fière syndicaliste canadienne (et Terre-Neuvienne incontestée), ma première réaction a été de dire : « pourquoi avoir attendu aussi longtemps? »

Comme vous le savez, nous sommes généralement une bande sympathique et accueillante ici - du moins la plupart du temps.

Et j'ajouterais même que nous fabriquons de fichues bonnes voitures et pièces!

Mais sérieusement, je suis ravie d'avoir l'occasion de partager quelques réflexions et perspectives à l'approche en cette nouvelle année qui pourrait être la plus déterminante pour les travailleuses et travailleurs de l'automobile nord-américains, dans le contexte de ce virage historique vers l'électrification des véhicules.

J'ai été élue présidente d'Unifor lors du Congrès statutaire de notre syndicat, le 10 août de l'année dernière.

Et 24 heures plus tard, le 11 août, je lançais officiellement au monde la nouvelle politique d'Unifor sur l'industrie automobile, appelée Tracer la voie vers la reconstruction du puissant secteur canadien de l'automobile.

Laissez-moi vous dire que ce fut toute une première journée de travail.

Cela démontre à quel point l'industrie automobile est centrale, non seulement pour les dizaines de milliers de membres d'Unifor du secteur, mais pour des centaines de milliers de travailleuses et travailleurs en amont et en aval de la chaîne de valeur au Canada - et des millions de personnes partout en Amérique du Nord.

Au total, ce sont 29 recommandations spécifiques élaborées par les dirigeants et le personnel de la base qui constituent notre stratégie.

Chacune de ces recommandations est une pièce importante d'un ensemble vaste et complexe qui vise à assurer que les politiques du Canada en matière d'économie, de climat, de commerce et de marché du travail soient synchronisées, afin de maximiser les avantages pour les travailleuses et travailleurs de cette transition vers les véhicules électriques.

Ce n'est pas tous les jours que nous sommes témoins d'une transformation industrielle d'une telle ampleur.

Nous savons que l'enjeu est de taille.

Nous sommes conscients des répercussions sur l'emploi que pourrait avoir la construction de véhicules comportant moins de pièces mobiles.

Notre propre analyse interne révèle que près du tiers de nos membres du secteur des fournisseurs de pièces indépendants sont vulnérables dans cette transition vers les véhicules électriques.

Cela représente des milliers de travailleuses et de travailleurs qui fabriquent des pièces qui ne peuvent tout simplement pas être utilisées pour les véhicules électriques.

Qu'advient-il de tous ces bons emplois syndiqués? Que se passe-t-il avec ces compétences essentielles?

C'est là que réside le véritable défi.

Or, notre document de politique propose quelques pistes de solutions.

Parallèlement, nous considérons ce passage aux véhicules à zéro émission comme une étape d'une évolution inévitable.

Les possibilités qu'offre ce virage nous permettent de sécuriser de nouveaux emplois dans les usines.

Les nouveaux outils et les nouvelles compétences qu'il offre aux travailleuses et aux travailleurs.

Sans compter les possibilités de développement économique et d'innovation au niveau régional.

Nous y voyons également un changement indispensable pour s'attaquer aux émissions de gaz à effet de serre dans les transports qui contribuent largement au changement climatique, la plus urgente et la plus existentielle des menaces de notre génération.

Je ne crois pas devoir insister sur ce point plus que je ne le fais.

Mais j'aimerais aller encore un peu plus loin.

Je dirai que l'enjeu de cette transition est bien plus important que l'industrie automobile elle-même.

La manière dont sera géré et exécuté ce virage aura des ramifications politiques et économiques plus larges pour des dizaines de millions de travailleuses et de travailleurs dans d'autres industries touchées par le climat.

À bien des égards, le secteur de l'automobile est la première grande industrie à entreprendre une transition « verte » à grande échelle.

Elle servira de banc d'essai et sera observée à la loupe. Le monde entier surveille. Alors surtout pas de pression!

En tant que syndicat, notre principale préoccupation est de savoir comment les travailleuses et travailleurs s'en sortiront dans le passage à une économie propre?

À quoi ressembleront ces emplois?

Bâtiront-ils des communautés, augmenteront-ils le niveau de vie et bénéficieront-ils de la syndicalisation?

Ou au contraire, seront-ils précarisés, mal payés et avec des avantages limités?

Ce ne sont là que quelques-unes des questions qui taraudent l'esprit de millions de travailleuses et de travailleurs, dont les membres d'Unifor. Autant dire que cette transition doit être parfaitement réalisée.

Avant d'être élue présidente nationale, j'occupais le poste de secrétaire-trésorière pour Unifor.

En cette qualité, le privilège m'a été donné de participer au Comité central de négociation d'Unifor lors des négociations contractuelles de 2020 avec les trois constructeurs automobiles de Détroit.

Cette ronde de négociations a marqué un tournant décisif pour le secteur canadien de l'automobile.

Nous avons entamé les pourparlers sans qu'un seul dollar ne soit affecté à l'investissement dans l'assemblage de véhicules électriques au Canada, et les constantes craintes que le pays ne devienne qu'un simple pion dans le virage mondial vers l'électrification.

Au terme de ces difficiles négociations de 2020 et 2021, notre syndicat était parvenu à garantir un investissement initial de 4,3 milliards de dollars dans de nouveaux véhicules électriques, insufflant une nouvelle vie aux usines d'assemblage d'Oakville, de Windsor et d'Ingersoll (avec des engagements pris pour Brampton en 2022).

Parallèlement, nous avons réussi à négocier le redémarrage de la production de véhicules à Oshawa - une victoire que beaucoup croyaient irréalisable. Cela représentait un investissement de plus d'un milliard de dollars.

(Ce que vous ne savez peut-être pas, c'est qu'avec les nouveaux emplois, la main-d'œuvre de cette usine est désormais composée à 50 % de femmes, ce que l'on croyait également impossible).

Ces négociations de 2020 et 2021 ont inspiré ce qui a été, peut-être, la plus impressionnante succession d'investissements dans le secteur de l'automobile que nous ayons vue depuis des générations.

Au dernier décompte, nous approchons des 20 milliards de dollars (bien entendu, je parle de dollars canadiens) - des programmes d'assemblage aux composants de batteries, en passant par les matériaux précurseurs et les minéraux essentiels.

Selon nos amis du Center for Automotive Research, tout cela représente environ 15 % de l'investissement total dans les véhicules électriques sur le continent - un peu plus que notre part du marché des ventes nord-américain.

Ceci est un constat majeur, puisque depuis trois ans, les investissements dans les véhicules électriques ont largement dépassé les investissements dans les véhicules à essence, sans aucun signe de ralentissement.

Ce message clé, nous le transmettons aux sceptiques qui préfèrent attendre pour voir si la production de véhicules électriques se concrétise ou s'il ne s'agit que d'une mode passagère.

Nous y voyons une transformation unique en son genre.

Bien évidemment, du point de vue de la main-d'œuvre, elle comporte des risques.

Mais le pire serait que notre syndicat rejette le changement.

De jeter les dés, et d'assister au déclin de notre industrie nationale.

Les puissants résultats du processus de ratification de 2020 montrent que nos membres ne sont pas prêts à prendre ce risque.

Ce n'est pas un risque que les gouvernements sont prêts à prendre non plus.

Entre nous, je vous dirai que ce qui m'a le plus impressionné, c'est le plein engagement et la coordination dont nous avons été témoins entre les gouvernements fédéral et provinciaux, en faisant valoir le bien-fondé de nouveaux investissements au Canada.

C'est l'une de ces très rares circonstances où la collaboration transcende la politique partisane. Un gouvernement libéral fédéral travaillant avec un gouvernement conservateur provincial. Pour vous, ce serait l'équivalent de la coopération entre les démocrates et les républicains. Étonnant, en effet.

Et tout cela dans le but de faire croître cette indispensable industrie.

Nous vivons une époque tout à fait remarquable.

Comme bon nombre d'entre vous le savent, il y aura un nouveau cycle de négociations collectives cette année.

Et ce n'est pas seulement pour les membres d'Unifor au Canada, mais pour les membres du Syndicat des travailleurs unis de l'automobile également.

Pour ceux qui ne suivraient pas aussi attentivement que nous les cycles de négociation, ce sera la première fois depuis 1999 où nos deux syndicats négocieront simultanément.

(Évidemment, je ne tiens pas compte de la négociation extraordinaire, hors cycle, qui a eu lieu en 2009 dans la foulée de la crise financière mondiale. Le contexte était totalement différent).

Au cours des prochains mois, vous entendrez sans doute beaucoup parler d'emplois, de qualité de l'emploi et de la transition vers les véhicules électriques. Et peut-être même davantage d'investissements.

La négociation a une propension à mettre en lumière ces enjeux primordiaux pour les travailleuses et les travailleurs.

La préparation de nos processus internes et de nos négociations se poursuivra au cours des prochains mois.

Mais on peut dire que nous considérons les discussions de cette année comme un genre d'« étape » sur le chemin de l'électrification.

L'année 2023 sera donc le prochain jalon de la mise en œuvre de la nouvelle architecture des véhicules électriques dans plusieurs de nos installations canadiennes, dont Oakville, Windsor et Brampton.

La négociation est l'occasion de s'assurer que nos conventions collectives sont outillées pour soutenir les travailleuses et les travailleurs durant cette période de transition, qu'il s'agisse du maintien de la main-d'œuvre, de la sécurité du revenu ou de la préparation aux compétences.

Et, bien entendu, en dépit des menaces de tempête économique (largement fabriquées par les banques centrales, j'ajouterais), nous négocierons dans le contexte d'un marché du travail très serré et d'une forte demande de compétences.

Les travailleuses et les travailleurs se sont ainsi retrouvés aux commandes.

Mon équipe et moi sommes impatients d'entamer les pourparlers.

Permettez-moi de terminer ces premières remarques en affirmant que le secteur automobile se trouve à une sorte de croisée des chemins.

Les décisions qui sont prises aujourd'hui en matière d'attribution des produits, d'adoption par les consommateurs et de compétences définiront à quoi ressemblera la réussite dans plusieurs décennies.

La façon dont nous définissons la qualité de l'emploi et dont nous encourageons la négociation collective - en tant que bien social - exposera, à son tour, notre vision de ce que peut (et doit) être une transition véritablement « équitable ».

Nous devons faire les choses correctement. Et comme je l'ai dit, tout le monde nous observe.

J'ai eu l'occasion, le mois dernier, d'assister au lancement officiel de la production des nouvelles camionnettes de livraison Brightdrop ZEVO à l'usine GM CAMI d'Ingersoll, en Ontario.

La toute première usine d'assemblage de véhicules électriques pleinement opérationnelle au Canada.

Je vous avoue que j'étais très fière de me trouver là, aux côtés de centaines de membres de la section locale 88 d'Unifor, qui sont si attachés à ce projet et si enthousiastes à l'idée de le voir réussir.

Un groupe de travailleuses et de travailleurs qui, dans le cadre de leurs négociations, ont eu l'occasion de discuter, de débattre et finalement de voter pour accepter ce plan de transition.

Leur implication dans ce projet alimente la fierté du travail qu'ils accompliront.

C'est une source d'inspiration.

CAMI, j'imagine, comme Factory Zero à Détroit, deviendra rapidement une excellente étude de cas de cette transition.

Et nous pouvons tirer des leçons de ces premières expériences pour façonner nos actions futures.

Une angoisse indéniable afflige pourtant les travailleuses et travailleurs durant ces périodes.

Des stratégies de communication claires, franches et cohérentes constituent la meilleure voie à suivre.

Il importe également que nous ne négligions pas les difficultés que présentent les transitions.

Plus de 750 membres d'Unifor de la base de distribution autour de l'usine Ingersoll se sont retrouvés sans emploi à la suite du passage aux fourgonnettes de livraison électriques.

Il s'agit là d'un fait.

Il est essentiel que nous le comprenions et que nous l'examinions attentivement.

Le plus important, c'est que nous mettons en place des systèmes de soutien public et des parcours de compétences plus solides pour aider les travailleuses et travailleurs à faire la transition vers de nouveaux emplois très recherchés dans un monde de véhicules électriques en pleine croissance.

La nécessité de localiser les chaînes d'approvisionnement étant tout aussi importante, nous apportons davantage de ce travail essentiel pour les véhicules électriques sur les lieux de travail et dans les communautés touchées.

Plus les travailleuses et travailleurs, les familles et les communautés ressentiront les avantages concrets de ce changement, plus les liens politiques et personnels seront forts. (Plus il y aura d'adhésion à la transition dans le secteur automobile et dans d'autres secteurs).

Nous vivons des temps exceptionnels.

Nous traversons une période pleine d'espoir et d'excitation.

Je suis très heureuse de pouvoir passer cette heure avec vous tous, et je suis prête à répondre à vos questions.

Merci beaucoup.