
JERRY DIAS
National President
Président national

MICHEL OUMET
Quebec Director
Directeur québécois

PETER KENNEDY
National Secretary-Treasurer
Secrétaire-trésorier national

Le 11 septembre 2013

Envoyée par télécopieur, poste et courriel

L'honorable James M. Flaherty
Ministre des Finances
Ministère des Finances du Canada
140, rue O'Connor
Ottawa (Ontario) K1A 0G5
jflaherty@fin.gc.ca – télécopieur 613 992 8320

L'Honorable Charles Sousa
Ministre des Finances
Gouvernement de l'Ontario
7^e étage, édifice Frost Sud
7 Queen's Park Crescent
Toronto (Ontario) M7A 1Y7
charles.sousa@ontario.ca – télécopieur 416 325 0374

OBJET : Vente des parts du gouvernement dans General Motors

Messieurs les Ministres,

Je vous écris à titre de président national fondateur d'Unifor, le nouveau syndicat créé pendant le weekend de la fête du Travail par les anciens Travailleurs canadiens de l'automobile (TCA) et l'ancien Syndicat canadien des communications, de l'énergie et du papier (SCEP). Notre syndicat représente plus de 300 000 membres travaillant dans plus de 20 secteurs différents de l'économie, couvrant toutes les étapes du processus de création de valeur ajoutée (notamment dans les secteurs des ressources, de la fabrication, du transport, et des services privés et publics). Plus de la moitié de nos membres vivent en Ontario, et bien sûr nous conservons (comme les TCA avant nous) un intérêt primordial dans l'avenir de l'industrie automobile du Canada.

Je vous écris au sujet de l'annonce voulant que vos gouvernements prévoient vendre une portion considérable de leur participation en actions dans la société restructurée General Motors, sous la forme d'une vente en bloc, à deux importantes banques. À notre avis, il serait préférable que le gouvernement fédéral et le gouvernement de l'Ontario conservent leurs parts dans la compagnie. Cette participation permettrait aux

Canadiens de tirer avantage de l'appréciation à venir de la valeur des actions de la compagnie.

Comme vous le savez, la valeur des actions de GM s'est grandement appréciée avec l'amélioration de la performance de la compagnie et de l'ensemble de l'industrie nord-américaine de l'automobile. Ces gains vont certainement se poursuivre au cours des prochaines années grâce à l'augmentation des ventes, à la croissance de la production, à une meilleure utilisation de la capacité de production, et à d'autres améliorations des opérations. Vendre maintenant la participation publique dans le capital de cette compagnie privera les Canadiens de la possibilité de partager directement ce progrès continu.

Toutefois, plus important encore, nous pensons qu'il est important que vos gouvernements conservent une propriété directe des actions de la compagnie comme levier pour s'assurer que GM maintienne une solide capacité de fabrication au Canada pour les prochaines décennies. Comme vous le savez, tous les intervenants ont fait des sacrifices considérables pendant la restructuration de la compagnie en 2008-2009, laquelle est survenue dans le sillage de la crise financière et de la récession mondiales. Ensemble, vos gouvernements ont fait des contributions énormes, essentielles et très appréciées pour la survie et la reprise de la compagnie. Or, nos membres aussi. La renégociation des conventions collectives a entraîné des milliards de dollars en réductions des coûts pour la compagnie (et a placé les coûts de main-d'œuvre des opérations de GM Canada au même niveau que ceux des usines de GM aux États-Unis et des usines d'assemblage non syndiquées de Toyota et Honda au Canada). Il faut mentionner tout spécialement les sacrifices qu'ont faits les retraités de GM au Canada, qui ont subi des réductions de l'indexation de leur pension et de la couverture de leurs soins de santé dans le cadre des efforts visant à reconstruire le bilan de GM. D'autres intervenants canadiens (entre autres des fournisseurs, des détaillants, du personnel non syndiqué, des obligataires, des municipalités) ont également contribué de manière importante à la restructuration et à la survie de GM.

L'effort de sauvetage fut un succès : la compagnie s'est rapidement dégagée de la protection de la loi sur la faillite aux États-Unis (et n'a pas eu à recourir à la même protection au Canada). Ses coûts d'exploitation ont considérablement diminué, ses ventes ont rebondi (grâce à la fois à la croissance du marché et à une plus grande acceptation de la part des consommateurs des produits de GM), l'essentiel de sa dette a été effacé, et la rentabilité de GM ces dernières années figure parmi la plus élevée de son histoire. Il ne fait aucun doute que les opérations canadiennes de la compagnie et les achats des produits de GM par les consommateurs canadiens ont joué un rôle central dans ce succès. La rentabilité de GM au Canada est très élevée tant sur le plan manufacturier que sur celui de la vente au détail de l'entreprise.

De la même manière, il ne fait aucun doute que l'effort de sauvetage a représenté un avantage net pour l'économie canadienne, et de fait pour l'équilibre budgétaire de vos deux gouvernements. Les coûts énormes qu'aurait représentés une liquidation de GM pour l'économie, et pour vos budgets, vous ont incité à prendre une décision prudente pour sauver la compagnie. Une recherche indépendante (menée par l'Institut de recherche sur les politiques publiques et d'autres sources) confirme que le soutien que

vous avez offert pour sauver GM et Chrysler a déjà « porté fruits » pour les Canadiens, notamment par une amélioration nette des finances gouvernementales.

Toutefois, dans les années qui ont suivi la reprise de GM, je peux affirmer que l'attitude de la compagnie à l'égard de ses travailleurs canadiens et d'autres intervenants s'est considérablement durcie. Nos négociations avec la compagnie au sujet de la rémunération et des pratiques de travail ont été difficiles, alors que GM demande sans relâche des concessions (peu importe ses très solides bénéfices). Nos tentatives visant à confirmer de futurs investissements en capital et une répartition des modèles par GM dans ses installations canadiennes ont échoué. À l'inverse, GM a transféré le futur assemblage de certains produits de base (comme la Camaro) à d'autres territoires de compétences, en dépit de la rentabilité de ses usines au Canada.

Il est très important de souligner que cette difficulté à confirmer de futurs investissements par GM au Canada n'est pas associée à des coûts de main-d'œuvre non concurrentiels ou à d'autres facteurs d'influence syndicale. Dans leur ensemble, les coûts de la main-d'œuvre active des usines canadiennes de GM représentent actuellement 60 \$ (en dollars canadiens) en moyenne, y compris les charges sociales, les coûts associés aux mises à pied et d'autres facteurs non liés à la rémunération. Aux taux de change actuels, ces coûts sont pratiquement équivalents à la moyenne des coûts de la main-d'œuvre dans les usines américaines de GM (57 \$US). Notre contrat de travail en 2012 avec GM prévoit que les usines canadiennes resteront totalement dans cette fourchette de coûts pour de prochaines décisions d'investissement. Un gel de quatre ans des salaires de base est prévu (à la suite d'un long gel salarial qui était déjà en place depuis 2008), de même qu'un gel des pensions et d'autres mesures de réduction des coûts. Le contrat ne comportait aucune mesure qui aurait pu hausser de manière significative les coûts fixes de la main-d'œuvre. Pour les nouveaux employés, nous avons négocié un programme novateur de rémunération progressive en vertu duquel les nouveaux employés vont débiter leur emploi à un salaire et des avantages sociaux inférieurs et pourront bénéficier d'améliorations graduelles au cours des dix années suivantes. Ce programme prévoit que les nouveaux employés au Canada coûtent en réalité nettement moins cher dans un avenir immédiat que les nouveaux employés aux États-Unis (un fait confirmé par les propres estimations des coûts réalisées par GM). Les représentants de GM se sont amèrement et publiquement plaints des coûts de la main-d'œuvre au Canada; ils se sont plaints aussi publiquement à propos de pratiquement tous les aspects associés à la fabrication ici (les coûts d'électricité, les congestions routières, les charges sociales, et ainsi de suite). Vos propres analyses internes confirment que ces plaintes ne sont pas justifiées, et que sur la base totale des coûts (en tenant compte de certains de nos avantages comme les soins de santé publics, le haut niveau d'éducation des travailleurs et une productivité plus élevée), le Canada est de fait un endroit attrayant et rentable pour les opérations de GM. GM formule des demandes semblables auprès des syndicats et des gouvernements partout ailleurs où elle a des usines (comme ses menaces récentes de retirer ses projets d'investissement de la Corée). Vous comprendrez certainement que cette rhétorique reflète son approche habituelle visant à tirer le plus de valeur possible de chaque pays où l'entreprise exerce ses activités, renforcée par son habileté (devant l'absence de mesures réglementaires contraignant sa mobilité d'investissement) à menacer tout pays de retirer ses investissements.

Compte tenu de ces faits, comment pouvons-nous répondre adéquatement, comme pays, aux demandes continues de GM (imposées aux travailleurs, aux gouvernements et à tous les autres intervenants) d'obtenir de plus en plus de concessions? Comment pouvons-nous assurer que GM reconnaisse équitablement les sacrifices que les Canadiens (membres du syndicat, contribuables, obligataires, détaillants et d'autres) ont fait pour aider à la survie de la compagnie? Comment pouvons-nous protéger la participation du Canada dans les activités de fabrication de GM au cours des prochaines années, comme vos gouvernements l'ont fait de manière si efficace avec les engagements à l'égard de l'industrie automobile négociés dans le cadre de la restructuration de la compagnie en 2009 (des engagements qui prennent fin en 2017)?

Plusieurs leviers pourraient être utilisés pour renforcer à l'avenir la position de négociation du Canada avec GM (et avec d'autres fabricants automobiles d'envergure mondiale). Nous avons mentionné certaines possibilités dans le cadre de nos propositions récentes visant à établir une nouvelle stratégie de l'automobile au Canada (« *Repenser l'industrie automobile au Canada* » publié par les TCA en 2012). Mais il est clair qu'un important outil potentiel consiste à conserver une participation importante au capital de la compagnie.

Dans plusieurs autres pays avancés, les gouvernements prennent une part de capital des compagnies, détenue pour maintenir une importance stratégique dans les économies nationales ou régionales, précisément afin de garantir que ces compagnies exploitent leurs activités en cohérence avec l'intérêt national. Cette pratique est particulièrement courante dans l'industrie de l'automobile. Le gouvernement français détient 15 % des actions de Renault. Le gouvernement de l'État de la Basse-Saxe possède 20 % des actions de Volkswagen (et ce n'est pas une coïncidence que Volkswagen n'ait pas fermé une seule usine manufacturière en Allemagne depuis la fin de la Seconde Guerre mondiale). Des banques de développement étatiques et des fonds souverains détiennent des parts importantes d'autres fabricants automobiles en Europe et en Asie. Dans tous les cas, une participation minoritaire au capital est perçue comme un instrument (parmi plusieurs) visant à assurer que chaque pays conserve de manière générale une participation proportionnelle importante dans l'industrie stratégique en question.

Même au Canada, il existe de nombreux précédents historiques qui ont consisté à recourir à la participation publique à titre de levier dans des industries stratégiques, comme les sables bitumineux, l'aérospatiale et la pétrochimie.

À notre avis, cette approche présente toujours des mérites considérables pour le secteur de l'automobile au Canada. Nous avons exhorté vos gouvernements à conserver leur participation minoritaire au capital de Chrysler (une compagnie qui a aussi bénéficié d'énormes sacrifices de la part des Canadiens). Nous faisons la même chose avec vos actions dans GM. Et nous vous encourageons même à prendre en considération d'autres manières d'accumuler des portefeuilles d'actions des autres fabricants automobiles (par exemple, en acceptant des actions en échange de votre soutien conjoint pour de nouveaux projets de dépenses en capital de ces compagnies) comme autre manière de renforcer la loyauté économique de ces entreprises envers un territoire de compétences qui continue d'être très rentable pour elles.

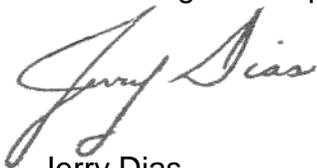
Selon notre expérience, il n'est tout simplement pas suffisant pour un pays comme le Canada de se rendre concurrentiel sur le plan des coûts, et attendre ensuite que des multinationales se précipitent à nos portes. Les compagnies sont influencées par plusieurs autres facteurs, dont les pressions politiques, l'attrait gravitationnel des sièges sociaux, des subventions gouvernementales et d'autres, lorsqu'il s'agit de prendre des décisions au sujet des lieux d'investissement. Bien que l'industrie automobile au Canada ait survécu à l'effondrement de 2008-2009 relativement bien (grâce en grande partie aux actions prises par vos gouvernements et aux sacrifices de nos membres), nous faisons face maintenant à d'importants risques devant nous. Il est essentiel que nous utilisions tous les outils décisionnels pour faire en sorte que GM et d'autres fabricants automobiles au Canada conservent leurs opérations ici et en assurent la croissance. Nous sommes prêts à travailler avec vos deux gouvernements pour atteindre cet objectif commun. Mais selon notre jugement, le fait de conserver une participation publique au capital de GM, reflétant les sacrifices considérables que les Canadiens ont faits pour aider à la survie de la compagnie, constituerait une aide importante dans le cadre de ces efforts. De plus, nous recommandons que vos gouvernements cherchent à utiliser cette participation au capital de manière plus proactive auprès des hauts dirigeants de la compagnie afin d'assurer que les prochaines décisions en matière d'investissement de GM reflètent entièrement sa dette envers les Canadiens.

Tant que GM continuera d'évoluer comme société entièrement privée, redevable uniquement à ses investisseurs (et à leurs intérêts de maximiser les bénéfices et le cours des actions), le Canada va se heurter à une bataille laborieuse pour maintenir sa participation aux activités de production de GM au pays. Compte tenu de l'importance du Canada à la rentabilité de GM, et des sacrifices que les Canadiens ont faits lors des moments plus difficiles de la compagnie, la situation est fondamentalement injuste. Nous vous demandons de conserver la participation publique qui reste dans cette compagnie et de l'utiliser (dans le cadre d'une stratégie plus large du secteur automobile) pour renforcer la présence manufacturière de GM ici et des autres fabricants automobiles.

Je suis prêt à discuter plus à fond de ces questions avec vous et vos représentants. En outre, permettez-moi de conclure avec un engagement général à travailler activement avec vos deux gouvernements, en tant que premier président national d'Unifor, dans le cadre de nos efforts communs visant à bâtir une économie canadienne prospère et équitable.

Merci d'avance de l'intérêt que vous portez à cette lettre.

Veuillez agréer l'expression de mes sincères salutations,



Jerry Dias
Président national

jd:js:rlsepb343

c.c. : L'Honorable James Moore, l'Honorable Eric Hoskins, Carol Stephenson