CHRONIQUE COMMERCIALE AMÉRICAINE
CEIM

Modernisation des relations économiques et sociales entre les partenaires de l'ACÉUM

Volume 14, numéro 3, novembre 2021

Les relations de travail transformées au Mexique par l'ACÉUM 2

Joe Biden et le « Clean cars for America » : Quelles influences sur les relations commerciales canado-américaines ? 8

Études économiques et articles connexes 17

Résumé analytique

Les liens sont étroits entre les transformations sociales et économiques des États et les accords commerciaux. Dans cette chronique, nous présentons deux exemples de ce type d'interrelation. En premier lieu, nous voyons comment l'ACÉUM commence à avoir un effet direct sur les relations de travail dans les usines mexicaines exportatrices vers le Nord. Dans ce cas, les normes et les règles de l'État doivent se transformer pour rencontrer les dispositions de l'accord. Dans le second cas, l'électrification des automobiles, les États doivent s'ajuster afin que les dispositions de l'accord continuent d'être une source importante de croissance économique.

Christian Deblock, direction

Guy-Philippe Wells, rédaction

Brice Armel Simeu, rédaction

Centre d'études sur l'intégration et la mondialisation

Les relations de travail transformées au Mexique par l'ACÉUM

Guy-Philippe Wells

La question des relations de travail au Mexique a constitué l'une des priorités des négociateurs américains pour conclure l'ACÉUM. Sensibles aux effets de la libéralisation des échanges sur la compétitivité des travailleurs américains, les élus démocrates au Congrès ont fait de la réforme des lois du travail mexicaines l'une des grandes préoccupations de ces négociations.

Cette incursion dans la réglementation du travail au Mexique s'inscrit dans une priorité de négociation plus ambitieuse poursuivie par les Américains visant la création d'un espace économique en Amérique du Nord où les Parties sont soumises aux mêmes règles de la concurrence et aux mêmes normes réglementaires.[1] L'ACÉUM participe ainsi à une intégration réglementaire entre les Parties, particulièrement dans les secteurs économiques où l'une d'entre elle détiendrait un avantage comparatif jugé comme étant indu ou inéquitable.

La volonté de revoir les relations de travail au Mexique comme prérequis à la conclusion de l'ACÉUM a résulté en une réforme des lois mexicaines et en la mise en place d'un mécanisme d'intervention rapide visant à régler les différends en matière de travail. Nous analysons dans ce texte ces transformations issues de l'ACÉUM qui sont appelées à jouer un rôle important dans les relations commerciales entre les États-Unis et le Mexique.

Réforme du travail

Conformément aux dispositions de l'accord, le Mexique a convenu de renforcer ses lois du travail afin d'assurer la liberté d'association des travailleurs et le droit aux négociations collectives. Selon ces termes, le nouveau gouvernement mexicain avait l'obligation d'adopter une réforme des lois relatives au travail satisfaisant les exigences de l'ACÉUM avant le 1er janvier 2019.

Cette réforme a finalement été adoptée le 1er mai 2019. Elle prévoit :

- Créer des tribunaux du travail indépendants au Mexique pour résoudre les conflits et enregistrer les contrats afin de garantir la représentation des travailleurs dans les syndicats.

- Protéger les droits des travailleurs de voter pour les syndicats indépendants par le biais d'un processus de vote à bulletin secret, permettant aux travailleurs de former leurs propres syndicats et de choisir leurs propres représentants.

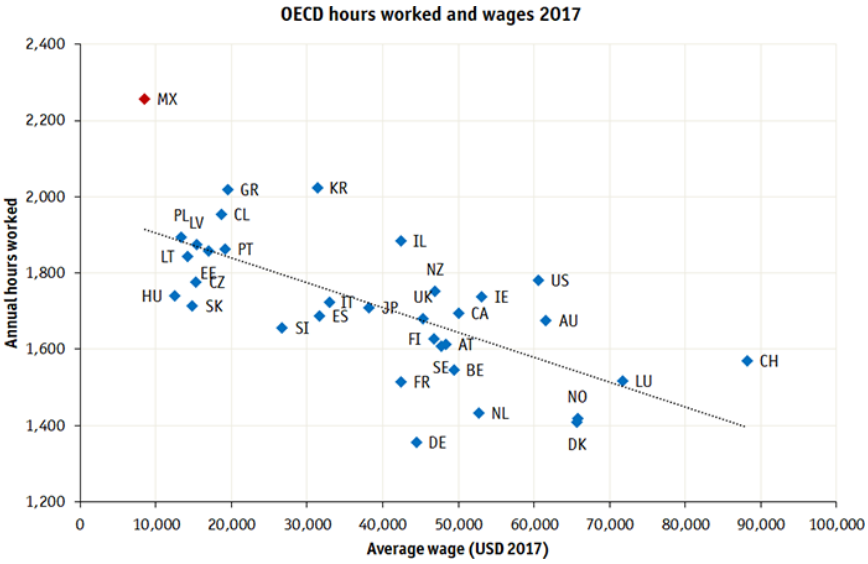
[1] Voir Deblock, Christian. À paraître. *L'Amérique du Nord, un espace toujours plus intégré : L'ACEUM et la coopération règlementaire.*

- Imposer des obligations légales aux entreprises afin de reconnaître le droit de grève des travailleurs.

- Interdire toute forme de représailles ou de harcèlement de la part du gouvernement, des dirigeants syndicaux ou des entreprises à l'encontre des travailleurs qui exercent leurs droits.

- Protéger les travailleurs de toute forme de violence ou de travail forcé.

Sur papier, il s'agit d'une réforme majeure des lois du travail au Mexique. L'économie mexicaine est la 15e au monde en termes de produit intérieur brut. Le pays dispose d'une importante main-d'œuvre qui travaille le plus grand nombre d'heures par années pour la plus faible rémunération des pays membres de l'OCDE.



Source : OCDE

L'organisation institutionnelle des relations de travail favorise les employeurs au détriment d'une véritable organisation syndicale. Le taux d'employés syndiqués au Mexique est très bas (12,5 %). Les préoccupations américaines touchent cependant surtout les travailleurs que l'on retrouve dans les entreprises liées au commerce international.

Avant l'adoption de l'ACÉUM, les syndicats au Mexique pouvaient être reconnus sans l'approbation des employés et étaient souvent établis avant que les employés ne soient embauchés. Ces « syndicats fantoches » ont été critiqués pour avoir négocié des avantages sociaux minimaux au nom des travailleurs de l'établissement et protégé les intérêts de l'établissement et du parti politique au pouvoir plutôt que ceux des travailleurs. Les tentatives de démantèlement de ces syndicats se sont heurtées à des représailles rapides et même à l'emprisonnement d'une éminente

avocate du travail, Susana Prieto. En vertu de la nouvelle législation du travail mexicaine, les syndicats doivent obtenir au moins 30 % d'approbation pour être officiellement reconnus. L'ACÉUM va plus loin en exigeant que la législation mexicaine comprenne des élections au scrutin secret.

Le mécanisme d'intervention rapide

L'ACÉUM prévoit que de nouvelles plaintes liées au travail puissent être déposées par une Partie si elle juge que les travailleurs d'une entreprise œuvrant sur le territoire d'une autre Partie se voient refuser le droit à la libre association et à la négociation collective. L'entreprise visée doit produire un bien ou fournir un service qui soit échangé entre les Parties ou qui entre en concurrence avec une entreprise d'une autre Partie. Si tel est le cas, la Partie plaignante peut utiliser le mécanisme d'intervention rapide (MIR) prévu à l'annexe A du chapitre 31 de l'ACÉUM[2]. Chaque Partie établit une liste de trois personnes qui pourront faire partie de groupes spéciaux de réaction rapide en matière de travail prévus au MIR.

Si une Partie a des préoccupations en ce qui concerne la liberté d'association ou la liberté de négociation collective, elle peut demander la tenue d'une enquête par un groupe spécial de réaction rapide et, sous réserve d'une confirmation, elle peut prendre des mesures pour imposer des sanctions visant les exportations de ces entreprises. Les dispositions relatives au MIR ont été conclues entre les États-Unis et le Mexique de même qu'entre le Canada et le Mexique. Elles ne touchent pas les relations entre le Canada et les États-Unis.

Les deux premières plaintes utilisant le MIR ont été déposées en mai 2021. Le syndicat américain AFL-CIO a déposé une plainte à l'endroit de Tridodex et le Bureau du Représentant au commerce des États-Unis (USTR) a pour sa part déposé une plainte contre General Motors.

Tridonex opère au Mexique une usine de pièces d'automobiles. L'entreprise est basée à Philadelphie. La plainte allègue que Tridonex a violé le droit des travailleurs à s'organiser et à négocier collectivement. Plus précisément, la plainte indique que les travailleurs ont été harcelés et que plus de 600 ont été licenciés pour avoir tenté de s'organiser avec le Sindicato Nacional Independiente de Trabajadores de Industrias y de Servicios Movimiento 20/32 (SNITIS) plutôt qu'avec l'Assemblée de Matamoros et le Syndicat industriel des travailleurs de la maquiladora (SITPME), le syndicat actuellement en place.

L'USTR a lancé une action contre le Mexique le 9 juin 2021 en réponse à la plainte de l'AFL-CIO MIR déposée le 10 mai 2021. Cette action s'est résolue en août 2021 par les engagements suivants :

- Tridonex paiera aux 154 travailleurs qui ont été licenciés de l'usine un minimum de 9 mois de salaire par travailleur et plus pour les travailleurs ayant plus d'ancienneté, totalisant plus de 600 000 $.

[2] ACÉUM. En ligne https://www.international.gc.ca/trade-commerce/trade-agreements-accords-commerciaux/agr-acc/cusma-aceum/text-texte/31.aspx?lang=fra

- Tridonex soutiendra le vote personnel, libre et secret de ses travailleurs, notamment en émettant une déclaration de neutralité et en permettant aux inspecteurs du ministère mexicain du Travail (STPS) et aux observateurs indépendants d'accéder à l'installation, à partir de maintenant et après une élection de représentation syndicale.

- Tridonex améliorera la transparence en fournissant la convention collective et les révisions futures à tous les travailleurs et cadres.

- Tridonex permettra au ministère du Travail mexicain de dispenser une formation, dans l'établissement et pendant les heures de travail, à tous les travailleurs de Tridonex sur les droits de négociation collective et la liberté d'association, et offrira une formation similaire sur une base régulière à l'avenir

- Tridonex prendra de multiples mesures pour améliorer ses capacités et ses politiques en matière de ressources humaines afin de mieux protéger les droits des travailleurs à la liberté d'association et de négociation collective, notamment en procédant à un examen approfondi de ses pratiques en matière de relations de travail.

- Pour garantir un lieu de travail sûr, Tridonex continuera de dépister les symptômes du COVID-19 chez les travailleurs, de tester les travailleurs qui présentent des symptômes compatibles avec le COVID-19 ou qui ont des expositions connues sur le lieu de travail, et de fournir aux travailleurs un équipement de protection individuelle approprié pour empêcher la propagation sur le lieu de travail. Afin de protéger davantage les employés, Tridonex consultera également un épidémiologiste au sujet de ses pratiques de sécurité COVID-19 et s'efforcera de mettre en œuvre ses recommandations.

- Tridonex maintiendra et fera connaître une ligne téléphonique et un courrier électronique anonyme et confidentiel, gérés par un fournisseur externe, permettant aux travailleurs de signaler les violations de leurs droits. Tridonex enquêtera sur ces plaintes et s'assurera que les travailleurs qui utilisent la hotline et le courrier électronique ne feront pas l'objet de représailles.

En plus, le gouvernement mexicain s'est engagé à :

- Garantir que les travailleurs puissent voter pour leur représentation syndicale dans des conditions libres, sûres et pacifiques.
- Prévoir des inspections STPS robustes de l'installation de Tridonex, commençant immédiatement et se poursuivant pendant et après le vote potentiel, y compris une inspection de suivi un an après le vote potentiel pour garantir le droit des travailleurs de voter pour le syndicat qu'ils souhaitent représenter.
- Permettre la mise en place d'un programme d'observation électorale.
- Veiller à ce que Tridonex joue un rôle neutre et non-ingérence lors du vote.
- Offrir des formations aux travailleurs de Tridonex sur leurs droits en matière de négociation collective et de liberté d'association.

Dans le cas de la plainte visant une usine de GM à Silao au Mexique, la résolution du conflit a également été très rapide et efficace. Elle visait à fournir aux travailleurs de l'usine la possibilité de voter sur l'approbation ou non de leur convention collective dans des conditions libres et démocratiques, et de remédier au déni du droit d'association et de négociation collective aux travailleurs à l'établissement.

Un nouveau vote de légitimation a eu lieu dans l'établissement les 17 et 18 août 2021, au terme duquel les travailleurs ont voté en faveur du rejet de leur convention collective existante. Des inspecteurs fédéraux du Secrétariat du travail et de la protection sociale ont supervisé le vote, tandis que des représentants de l'Organisation internationale du Travail et de l'Institut national électoral du Mexique ont servi d'observateurs. Le Secrétariat a confirmé les résultats du vote. La convention collective actuelle de l'usine GM de Silao prend fin le 3 novembre.

À la suite de la résolution de ces deux premières plaintes utilisant le MIR, on observe que le mécanisme mis en place par l'ACÉUM se révèle efficace et permet la résolution rapide de conflits entre les Parties. Il s'agit d'une petite révolution dans le monde du règlement des différends internationaux, qui mettent généralement beaucoup plus de temps à se résoudre. Le MIR est ainsi appelé à jouer un rôle important autant entre le Mexique et ses deux partenaires commerciaux qu'au sein même de la société mexicaine en lui offrant la possibilité de jouer un rôle de moteur de transformations sociales dans les relations de travail de cet État.

Annexe

Résumé technique des résultats des négociations : chapitre sur le travail[3]

- Le chapitre contient des engagements visant à protéger et à promouvoir les principes et les droits du travail reconnus à l'échelle internationale, qui sont entièrement assujettis aux dispositions de l'accord en matière de règlement des différends. Ces engagements comprennent la Déclaration de 1998 relative aux principes et droits fondamentaux au travail de l'Organisation internationale du Travail (OIT).
- Le chapitre comprend des engagements visant à garantir que les lois et les politiques nationales protègent les principes et les droits fondamentaux du travail, y compris :
    - la liberté d'association et le droit à la négociation collective ;
    - l'élimination du travail des enfants, du travail forcé ou obligatoire et de la discrimination en matière d'emploi et de profession.
- Il contient de nouvelles dispositions engageant les parties à :
    - prendre des mesures en vue d'interdire l'importation de biens issus du travail forcé ;
    - combattre la violence pratiquée contre les travailleurs qui exercent leurs droits, dont les cas isolés de violence ou de menaces de violence ;

[3] Gouvernement du Canada. En ligne https://www.international.gc.ca/trade-commerce/trade-agreements-accords-commerciaux/agr-acc/cusma-aceum/labour-travail.aspx?lang=fra

    - assurer la protection des travailleurs migrants en vertu des lois du travail ;
    - pour la première fois dans un accord commercial, préciser que l'obligation exécutoire relative à la non-discrimination couvre la discrimination en matière d'emploi fondée sur le genre (en outre en ce qui concerne le harcèlement sexuel), la grossesse, l'orientation sexuelle, l'identité de genre ou la discrimination salariale fondée sur le genre.
- Le chapitre s'assure que les lois prévoient des conditions de travail acceptables en ce qui concerne le salaire minimum, les heures de travail ainsi que la santé et la sécurité du travail.
- Il encourage la collaboration sur des questions touchant le travail et met en place un mécanisme permettant d'engager un dialogue coopératif à cet égard.
- Le chapitre contient une disposition de non-dérogation qui empêche les parties à l'ACEUM de déroger à leurs lois nationales en matière d'emploi dans l'intention d'encourager le commerce ou les investissements.
- Pour assurer le respect et le suivi des engagements contenus dans le chapitre, il est prévu :
    - qu'un mécanisme de consultation entre les parties permette à celles-ci de discuter de questions relevant du chapitre et de décider conjointement des mesures à prendre pour les régler ;
    - que chacun des pays Parties à l'ACEUM se dote d'un mécanisme permettant au public d'exprimer ses préoccupations à propos des questions relatives au travail qui sont traitées dans le chapitre.
- Le chapitre comprend une annexe sur la représentation des travailleurs dans les négociations collectives au Mexique, qui prévoit que le Mexique s'engage à prendre des mesures législatives particulières pour permettre la reconnaissance effective du droit à la négociation collective.
- Le chapitre confirme qu'un manquement aux obligations du chapitre qui touchent au commerce ou à l'investissement est réputé se manifester « d'une manière affectant le commerce ou l'investissement entre les parties » dans le cas d'un différend, sauf si la partie défenderesse peut en faire la preuve contraire.
- Il permet aux parties de recourir, en cas de manquement, au mécanisme prévu dans le chapitre sur le règlement des différends, en vue d'assurer le respect de toutes les obligations dans le domaine du travail.

Autres résultats relatifs au travail : mécanisme d'intervention rapide

- Mécanisme bilatéral novateur entre le Canada et le Mexique, ainsi qu'entre les États-Unis et le Mexique, aux termes du chapitre sur le règlement des différends, pour assurer le respect efficace des obligations particulières en matière de travail dans les établissements visés.
- Si une partie a des préoccupations concernant la liberté d'association et la négociation collective, elle peut demander qu'une enquête soit menée par un groupe d'experts indépendants en matière de travail.

- Une conclusion positive du groupe spécial pourrait entraîner l'imposition de sanctions, notamment la suspension d'avantages ou le blocage d'expéditions de marchandises.

Autres résultats relatifs au travail : règles d'origine

- Le chapitre sur les règles d'origine de l'ACEUM comprend des éléments qui portent sur les salaires dans l'industrie de la fabrication automobile en Amérique du Nord.
- Aux termes de l'ACEUM, les règles d'origine applicables aux produits automobiles contiennent une exigence sur la teneur en main-d'œuvre selon laquelle un véhicule doit être fabriqué dans une certaine proportion par des travailleurs gagnant au moins 16 dollars américains de l'heure pour que ce véhicule soit considéré comme provenant d'un pays de l'ACEUM.

Joe Biden et le « Clean cars for America » : Quelles influences sur les relations commerciales canado-américaines ?

Brice Armel Simeu

Le 1er novembre 2021 s'ouvrait à Glasglow en Écosse la 26e Conférence des Parties sur les changements climatiques COP26 sous le signe de l'urgence de la transition écologique pour l'économie et le commerce mondial en pleine relance post-COVID-19. Prenant part à ce rendez-vous mondial annuel sur le climat, le président américain Joe Biden a présenté dans son discours la lutte contre le réchauffement climatique comme une « opportunité incroyable »[4] pour la création de nouveaux emplois. La déclaration de Joe Biden à Glasglow s'inscrit dans la continuitéde son vaste plan de modernisation des infrastructures américaines et son plan de réformes sociales et de lutte contre les changements climatiques intitulé *Build Back Better Agenda*. Ces plans massifs de dépenses étatiques, que le président démocrate veut financer par une meilleure imposition fiscale des plus fortunés et des grandes entreprises rentables, notamment par des mesures contre la fraude fiscale, s'imbriquent dans une forme de New deal post-COVID-19 de relance économique, s'appuyant sur un accroissement des rentrées fiscales liées au retour d'une croissance plus « décarbonisée ».

D'un montant de 1200 milliards de dollars, le plan des infrastructures voté au Congrès par la majorité

[4] The White House, "Remarks by President Biden at the COP26 Event on "Action and Solidarity: The Critical Decade", Statements and releases, August 01,2001. https://www.whitehouse.gov/briefing-room/speeches-remarks/2021/11/01/remarks-by-president-biden- at-the-cop26-event-on-action-and-solidarity-the-critical-decade/

démocrate le 5 novembre 2021 vise, sur une décennie, la modernisation des transports, des routes, des aéroports, des lignes de train, des ponts ou encore de l'internet haut débit.[5] Le plande lutte contre les inégalités sociales et les changements climatiques, évalué à 1750 milliards dedollars, s'attaque quant à lui à la perte de compétitivité des États-Unis dans les secteurs de l'éducation, de la santé, ou de l'environnement. Si le plan de modernisation des infrastructures a été adopté, le volet visant le financement sur une décennie d'une vaste réforme du système de protection sociale et la lutte contre le réchauffement climatique fait encore l'objet de désaccords sérieux et d'âpres négociations au Congrès entre ceux qui dénoncent un risque de dérive de la dette publique et d'envolées inflationnistes[6], et les démocrates radicaux qui veulent profiter de la relance économique pour engager les États-Unis dans une vaste transition écologique et sociale en redéfinissant un nouvel État providence soucieux du climat.

Ainsi, le plan Build Back Better du président Biden, qui consacre 555 milliards de dollars[7] au financementde la transition énergétique et plus globalement aux changements climatiques, devra se traduire dans le secteur industriel et spécifiquement dans l'industrie automobile par un virage de la production vers les voitures zéro-émission. Le Président Biden affiche clairement la volonté des États-Unis de rattraper leur retard sur la Chine dans la production et la commercialisation des voitures électriques et des accessoires pour véhicules à zéro émission. Dans cette perspective, son administration, avec son programme « Clean cars for America »[8], s'est fixée pour objectif climatique et industriel l'horizon 2030 pour que 50 % des véhicules vendus aux États-Unis soient des voitures et camions zéro-émission.

Il va sans dire que le plan Biden pour l'automobile zéro-émission, qui n'est qu'une partie de son plan de lutte contre les changements climatiques, aura des effets structurants importantssur les relations commerciales canado-américaines au cours des prochaines années compte tenu de l'importance des secteurs de l'automobile et de l'énergie dans les échanges commerciaux entre les deux pays. En effet, près de la moitié des pièces de véhicules montés au Canadaet destinés au marché américain est fabriquée aux États-Unis. Les chaînes de valeur canado- américaines seront donc au cœur des transformations structurelles de l'industrie automobile nord-américaine vers la production des véhicules zéro émission. Les investissements dans de nouvelles chaînes de valeur automobiles ; les reconfigurations de la consommation énergétique aux États-Unis ; et l'accentuation des rivalités technologiques et commerciales avec la Chine, qui fait la course en tête dans la production des voitures électriques, vont structurellement impacter le Canada.

Comment ce virage écologique de l'industrie automobile aux États-Unis va-t-il se traduire dans les relations commerciales canado-américaines ? Peut-on entrevoir une reconfiguration structurelle

---

[5] Rondeaux Candace, "The Green Transition Depends on Taking 'Coal Country' Seriously", Friday, Oct. 22, 2021 https://www.worldpoliticsreview.com/articles/30060/on-mitigation-climate-change-politics-can- t-ignore-coal-country

[6] Ibid

[7] Democrats Senate," Clean cars for Americans," https://www.democrats.senate.gov/imo/media/doc/Clean%20Cars%20for%20America%20-%20Detailed%20Summary.pdf

[8] The White House: "FACT SHEET: President Biden Announces Steps to Drive American Leadership Forward on Clean Cars and Trucks", Statements and releases, August 05, 2001, https://www.whitehouse.gov/briefing-room/statements-releases/2021/08/05/fact-sheet-president-biden- announces-steps-to-drive-american-leadership-forward-on-clean-cars-and-trucks/

des chaînes de valeur automobiles canado-américaines ? Ou s'achemine-t-on vers une transition industrielle structurante pouvant conduire à un démantèlement de certains maillons des systèmes de production existants ? Une analyse des dispositifs et des objectifs du plan Build Back Better de Joe Biden, et ses effets structurants potentiels sur les chaînes de valeur automobiles aux États-Unis et au Canada nous permet d'explorer l'influence des politiques de décarbonisation de l'industrie automobile américaine dans les relations commerciales canado-américaines.

Le virage zéro-émission de l'industrie automobile américaine

Dans son discours à la COP26 de Glasgow, Joe Biden présentait sa vision de la transition industrielle aux États-Unis en lien avec les enjeux climatiques en ces termes : '' When, I talk to American people about climate change, I tell them it's about jobs. It's about workers who will lay thou-sands of miles of transmission lines of clean, modern, resilient power grid. The autoworkers whowill build the next generation of electric vehicles and electricians who will install a nationwide of 500.000 vehicle stations to power them throughout my country."[9] Création d'emplois, transition énergétique et mise en place de nouvelles chaînes de valeur « décarbonées » sont au cœur duplan Biden, qui veut propulser les États-Unis dans une transformation industrielle d'envergure. En août 2021, dans le cadre de son plan climat, le président américain signait le décret qui fixepour objectif que 50 % du total de véhicules vendus aux États-Unis à l'horizon 2030 soit à zéroémission.[10] À cet objectif global de transition industrielle se greffe un ensemble de mesures destinées à accompagner la transformation de l'industrie automobile américaine.

Le gouvernement fédéral américain a ainsi décidé d'une panoplie de mesures incitatives de soutien aux achats de véhicules zéro-émission parmi lesquelles on trouve des appuis financiers aux automobilistes américains pour faciliter l'acquisition de nouveaux modèles. C'est ainsi qu'en 2019 les acheteurs des voitures électriques Tesla ont perçu 100 millions de dollars du gouvernementfédéral dans le cadre du programme de remboursement fédéral pour les véhicules électriques[11].Ce programme de subvention à la consommation offre des rabais à la location et à l'achat pouvant aller jusqu'à 2500 ou 5000 dollars aux individus, entreprises et gouvernements locaux qui font le choix de véhicules zéro-émission comme moyens de transport. Un dispositif particulièrement bénéfique aux constructeurs et concessionnaires de véhicules électriques qui a permis de soutenir une croissance de leurs ventes. Ainsi, sur 15 constructeurs auto-mobiles, Tesla a bénéficié depuis le début de la création de la subvention d'environ 102 millionsde dollars sur 296 millions envoyés à des concessionnaires. Ces remboursements ont particulièrement bénéficié aux véhicules Tesla Model 3 vendus à 44 999 dollars l'unité et qui représentent 25 % du total des réclamations du programme[12].

---

[9] The White House: "Remarks by President Biden at the COP26 Leaders Statement ", Statements and releases, November 01, 2021, https://www.whitehouse.gov/briefing-room/speeches-remarks/2021/11/01/remarks-by-president-biden-at-the-cop26-leaders-statement/

[10] Ibid

[11] La Presse canadienne, « Les acheteurs de Tesla ont reçu 100 M$ du gouvernement fédéral », 26 mai 2021, https://ici.radio-canada.ca/nouvelle/1796061/voitures-electriques-subventions-tesla-gouvernement-federal

[12] La Presse canadienne, « Les acheteurs de Tesla ont reçu 100 M$ du gouvernement fédéral », 26 mai 2021,https://ici.radio-canada.ca/nouvelle/1796061/voitures-electriques-subventions-tesla-gouvernement-federal

Cette hégémonie de Tesla sur le marché de l'automobile électrique américain sera de plus en plus remise en cause dans les prochaines années par le développement des gammes de véhicules proposées par Ford, Hyundai ou Chevrolet depuis l'annonce du plan Biden. Les constructeurs américains et étrangers présents aux États-Unis, GM, BMW, Ford, Honda, Volkswagen ou encore Volvo ont clairement affiché leur soutien au plan Biden et se sont engagés à des investissements colossaux dans de nouvelles chaînes de production de véhicules zéro-émission, mais aussi à réduire l'écart des prix entre véhicules électriques et véhicules à combustion interne traditionnels[13]. Cette transition industrielle dans la production et la consommation de véhicules électriques implique une transition énergétique avec de nouvelles règles notamment en matière d'échappement.[14] La hausse de la demande de composants pour la production de batteries, de piles à combustible ou de bornes de recharge aura nécessairement des impacts structurants sur les relations commerciales canado-américaines compte tenu de la concurrence asiatique sur ce marché. En effet, les chaînes de valeur impliquées dans la production des composants de véhicules à moteur ou dans leur assemblage devront se restructurer au cours des dix prochaines années, du fait de la baisse future des achats de véhicules à combustion interne, pour se tourner vers la production des composants de véhicules électriques, hybrides, hybrides rechargeables, à hydrogène ou encore à pile à combustible.

Ce virage structurel est impératif pour le Canada, s'il veut conserver sa place parmi les fournisseurs des États-Unis en pièces d'assemblage automobile. Héritées des élans protectionnistes de Donald Trump, les normes réglementaires en valeur régionale de l'ACEUM[15] qui imposent aux véhicules fabriqués en Amérique du Nord des pourcentages en valeur régionale particulièrement exigeants, serviront au final le positionnement du Canada sur le marché des pièces d'automobiles zéro-émission en Amérique du Nord face à la rude concurrence asiatique.

Les effets structurants du plan Biden de l'automobile propre sur les relations commerciales canado-américaines

L'adoption par le Congrès américain du Build Back Better Agenda va accélérer la « décarbonisation » des relations commerciales canado-américaines dans le secteur de l'automobile. Car les échanges commerciaux entre les deux pays dans le secteur automobile et énergétique sont particulièrement importants, intégrés et continus. Le virage industriel vers la production des véhicules électriques implique des ajustements structurels aussi bien dans la consommation que dans la production automobile aux États-Unis, qui se prolongeront dans les usines canadiennes. Depuis la signature du Pacte de l'automobile en 1965 jusqu'à la récente signature de l'Accord Canada États-Unis Mexique (ACEUM) entré en vigueur le 1er juillet 2020, l'intégration des secteurs automobiles aux États-Unis et au Canada n'a se recentrer en fonction du marché

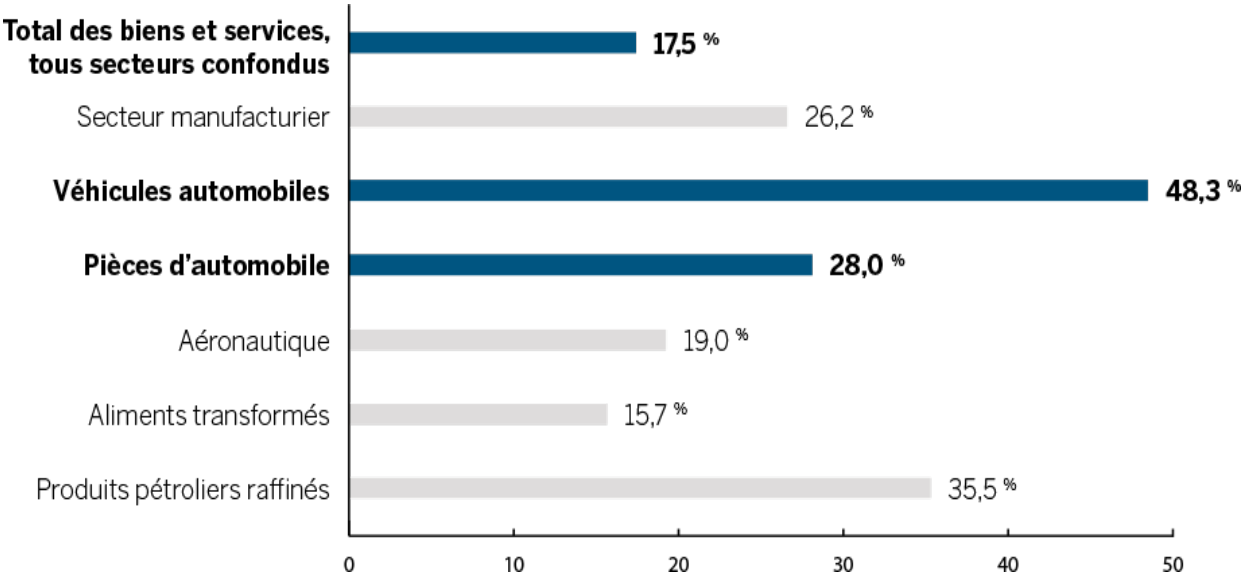
[13] The White House: "FACT SHEET: Statements on the Biden Administration's Steps to Strengthen American Leadership on Clean Cars and Trucks ", Statements and releases, August 05, 2001, https://www.whitehouse.gov/briefing-room/statements-releases/2021/08/05/statements-on-the-biden-administrations-steps-to-strengthen-american-leadership-on-clean-cars-and-trucks/

[14] Guillen Alex,"Biden targets 50 percent clean car sales by 2030", 08/05/2021, https://www.politico.com/news/2021/08/05/biden-clean-car-sales-2030-target-502548

[15] Le contenu nord-américain total des véhicules légers à passagers devra atteindre 75 % d'ici 2023, contre 62,5 % de valeur dans l'ALENA. Par ailleurs, 60% à 70 % de valeur régionale sera exigée pour les camions et véhicules lourds à l'horizon 2027. Op.cit.

étasunien.[16] Le Canada, les États-Unis et le Mexique forment un bloc de production et de commercialisation parmi les plus intégrés au monde, depuis la mise en place de la zone de libre-échange par l'entrée en vigueur de l'Accord de libre-échange nord-américain (ALENA) en 1994[17]. La continentalisation des chaînes d'approvisionnement automobile entre les deux pays se traduit notamment dans la production de pièces automobiles que le virage zéro-émission va impacter. En effet, les composants automobiles canadiens exportés aux États-Unis ont une teneur américaine moyenne de 28 %[18], tandis qu'on évalue à 48,3 % le contenu américain pour les véhicules produit au Canada.

Teneur américaine des exportations canadiennes aux États-Unis (%) 2016



Source : https://www.edc.ca/fr/article/infographie-auto-etats-unis-canada.html

Les nouvelles chaînes de valeur automobiles et les usines de production devront donc à l'horizon 2035, être principalement destinées à la production de voitures zéro-émission. L'ambition américaine étant de faire face à la concurrence chinoise et de gagner des parts du marché de l'automobile dans l'Union européenne qui s'est fixé l'horizon 2035 pour que 100 % des véhicules commercialisés dans l'espace UE soient à zéro émission. Le défi de cette transition industrielle est loin d'être mineur pour les secteurs automobiles et énergétiques aux États-Unis comme au Canada. En effet, selon l'Agence internationale de l'énergie, seuls 2 % des voitures neuves vendues aux États-Unis étaient des véhicules électriques contre 10 % en Europe.[19] Le Canada s'est quant à lui donné pour objectif que 10 % des voitures commercialisées en 2025 soient électriques. Face à l'ampleur de la transformation du plan Biden et face à l'offensive industrielle de la Chine, la

[16] Simeu Brice Armel, « De l'ALENA à l'ACEUM, changements et évolution. Les intérêts nationaux au cœur des négociations. », Note de recherche du CEIM, Juillet 2021, https://www.ieim.uqam.ca/IMG/pdf/brice_simeu_de_l_alena_a_l_aceum.pdf

[17] Deblock Christian et Arès Mathieu, « De l'intégration à l'interconnexion. L'Amérique du Nord un espace économique en recomposition », Outre-Terre, 2016/1 (N° 46), p. 320-348. DOI : 10.3917/oute1.046.0320. URL: https://www.cairn.info/revue-outre-terre2-2016-1-page-320.htm

[18] Source : EDC https://www.edc.ca/fr/article/infographie-auto-etats-unis-canada.html

[19] Agence France Presse, « Joe Biden met le cap sur la voiture électrique », 05 août 2021, https://ici.radio-canada.ca/nouvelle/1814647/joe-biden-decret-voiture-electrique-president-etats-unis

préparation du Canada pour répondre à ce virage historique parait timide. Le plan Build Back Better doit être perçu par le Canada comme un signal déterminant.

La baisse des exportations en carburant va affecter des provinces pétrolières comme l'Alberta. Par contre la hausse de demande de minerais et d'électricité pour couvrir les besoins de plus de 500 000 stations de recharges, ainsi que celle des ménages américains convertis à la voiture électrique, représente d'immenses opportunités pour les exportations québécoises d'électricité. La demande américaine et canadienne de batteries et de piles à combustible va aussi connaitre un accroissement certain, avec la hausse des niveaux de production de véhicules zéro-émission aux États-Unis. Le Canada doit donc penser à sa transition industrielle vers l'automobile électrique en intégrant les ambitions américaines portées par le *Buy America* de Joe Biden et en tenant compte de la concurrence chinoise.

Penser une réponse canadienne aux dynamiques sino-américaines dans l'industrie automobile zéro-émission

Le rapprochement entre les États-Unis et la Chine sur la question des industries « décarbonées » s'est une fois de plus matérialisé à Glasgow par la signature d'un accord bilatéral sino-américain pour l'action climatique annoncé le 10 novembre 2021. L'annonce de cet accord bilatéral entre les deux plus grands pollueurs de la planète qui rivalisent dans le développement des technologies vertes, ne peut laisser Ottawa indifférent. Le risque d'une désintégration des chaînes de valeur continentales au profit de l'interconnexion croissante avec l'Asie ne peut être minimisé alors que les vents de la mondialisation soufflent avec plus d'ampleur en faveur de l'Asie[20]. Des réseaux monopolistiques sont en cours de constitution et le constructeur Tesla, qui détient les deux tiers des parts de marchés des voitures électriques aux États-Unis, n'a pas jusqu'ici exprimé des ambitions industrielles d'envergure au Canada. Par ailleurs, Fisker le géant américain de l'automobile électrique et rival de Tesla vient de signer avec le géant taiwanais Foxconn — premier sous-traitant mondial de produits électroniques — une alliance pour lancer aux États-Unis des usines de production de voitures électriques de moins de 30 000 dollars l'unité. L'objectif étant d'atteindre une production de 250 000 voitures électriques par an dans les usines américaines[21]. Une alliance qui ne peut passer inaperçue au Canada puisque Foxconn est allié au mastodonte chinois de l'automobile électrique Geely, pour la production de voitures, pièces détachées, systèmes informatiques intelligents et autres accessoires.

L'offensive silencieuse de la Chine sur le marché américain de l'automobile zéro-émission et la volonté affirmée de l'administration Biden de territorialiser sur le sol américain l'ensemble des productions subventionnées doit inviter les acteurs canadiens du secteur de l'automobile à faire des anticipations structurelles. La régionalisation nord-américaine des instruments protectionnistes hérités de l'administration Trump, tels que les règles d'origines et les niveaux élevés de contenus en valeur régionale des pièces automobiles, ne suffira pas pour contrer la concurrence

[20] Deblock Christian, « Les relations commerciales entre le Canada et les Etats-Unis à l'heure des trois 'D'», Cahier de recherche du CEIM, septembre 2012, https://www.ieim.uqam.ca/IMG/pdf/Deblock_Sept2012_Relations_commerciales_entre_le_Canada_et_les_USA.pdf

[21] Klayman Ben, "Fisker finalizes deal with Foxconn to make EVs in U.S. starting in 2023", May 13, 2021, https://www.reuters.com/business/autos-transportation/fisker-finalizes-deal-with-foxconn-make-evs-us-starting-2023-2021-05-13/

asiatique face à la dépendance des nouvelles chaînes d'approvisionnement de l'automobile zéro-émission aux matières premières stratégiques importées de Chine. À cela s'ajoute la compétitivité de la main-d'œuvre chinoise du secteur automobile et l'importance de son marché intérieur. Les projections stratégiques d'Ottawa sur ces relations commerciales avec les États-Unis devraient donc intégrer comme limite au protectionnisme nord-américain les indicateurs favorables à la Chine en matière de technologies vertes, alors que cette dernière est engagée dans un bilatéralisme commercial méfiant avec les États-Unis.

Transition des relations canado-américaines vers un régionalisme économique « décarbonisé »

Le Canada s'est fixé l'horizon 2035 pour bannir les ventes de voitures à essence de son marché, en offrant des appuis de subventions à l'achat des véhicules électriques, ainsi que des déductions fiscales aux entreprises qui font le choix des voitures et camions électriques. L'objectif du Canada s'aligne ainsi sur celui de l'Union européenne avec des dispositifs incitatifs similaires. Le découplage entre l'ambition américaine affichée par Joe Biden, soutenu par les Big three (GM, Ford, Stellantis) et les syndicats, impactera nécessairement la stratégie d'Ottawa ciblant les nouvelles chaînes d'approvisionnement pour l'automobile électrique. L'adoption du plan Biden fera entrer les relations commerciales canado-américaines au cours des prochaines années dans une transition structurelle majeure marquée par les dynamiques de « décarbonisation » de l'industrie automobile, des transports et de l'énergie. Les secteurs de la production des pièces pour véhicules à essence, de l'exportation des carburants, ou encore de la production de batteries et de matériel électrique seront diversement impactés. La hausse future des achats de véhicules électriques devrait provoquer une baisse de la demande en carburant et en pièces pour véhicules à moteur aux États-Unis.

Pour le seul mois de septembre 2021, le Canada a exporté plus de 306 millions de dollars de carburants diesel pour moteur à combustion interne, dont plus de 275 millions de dollars aux États-Unis[22]. La province de l'Alberta y comptant pour plus de 137 millions de dollars. Le virage de l'industrie et de la consommation américaine et canadienne vers les véhicules zéro-émission va transformer les secteurs d'exportations canadiennes aux États-Unis de manière profonde. Comme premier exportateur des pièces pour automobiles à combustion interne aux États-Unis, le Canada devra capter de nouvelles niches d'exportations visant les nouvelles chaînes d'approvisionnement pour les véhicules zéro-émission. Mais la Chine restera incontournable — du moins à moyen terme — car elle arrive en tête des exportations de terres rares, des composants électroniques et des pièces automobiles pour véhicules électriques aux États-Unis et globalement en Amérique du Nord. Une réalité économique qui avait tempéré les ardeurs de Donald Trump dans sa rivalité commerciale avec Pékin[23].

Le plan Biden met donc Ottawa et Washington devant un défi industriel historique face à la Chine et à l'Europe. L'ambition des Américains pour le marché européen a été clairement affichée par Joe Biden, et la relance des négociations sur un accord de libre-échange États-Unis-Union

[22] Statistiques Canada, Exportations, https://www150.statcan.gc.ca/n1/pub/71-607-x/2021004/exp-fra.htm
[23] Soria Olivier et Grau Juliette, « Terres rares : notre ultra-dépendance à la Chine (et comment en sortir) », October 28, 2019, The Conversation, https://theconversation.com/terres-rares-notre-ultra-dependance-a-la-chine-et-comment-en-sortir-125855

européenne pourrait prendre une place importante dans l'agenda du président démocrate[24]. Les règles d'origine en matière automobile établies dans l'ACEUM qui fixent des valeurs en contenu nord-américain relativement élevées serviront de bouclier protecteur pour la compétitivité des chaînes d'approvisionnement canado-américaines en Amérique du Nord. Toutefois, il est impératif que le Canada anticipe et s'investisse dans une transition structurelle robuste et rapide de son secteur automobile face à la férocité du leadership industriel et technologique chinois qui s'infiltre aux États-Unis. Les assurances et les engagements pris par les constructeurs et l'administration Biden pour la création de nouveaux emplois syndiqués et bien rémunérés ont facilité l'obtention du soutien des puissants syndicats américains de l'automobile[25]. Mais la question des emplois est aussi au cœur des enjeux de cette transition écologique et industrielle pour le Canada. En effet, les États-Unis constituent le premier bassin d'emplois manufacturiers dans le secteur automobile au monde avec plus d'un million de travailleurs, tandis qu'au Canada le secteur de l'automobile pèse pour 12 milliards de dollars dans le PIB canadien en 2020, avec 117 200 emplois productifs et 371 400 autres emplois dans les services après-vente et réseaux de concessionnaires[26].

La santé du secteur manufacturé américain influe donc sur de nombreux emplois canadiens et mexicains du fait du niveau d'intégration des systèmes de production en Amérique du Nord. C'est bien soucieux de cela que Joe Biden et les Big three ont insisté sur les investissements dans des usines de montage de véhicules zéro-émission sur le territoire américain comme une priorité. La nouvelle politique américaine de l'automobile propre constitue pour les relations commerciales canado-américaines un tournant structurel important, marqué par les velléités de relocalisation industrielle au détriment d'une amplification de chaînes de production continentales.

Conclusion

L'ampleur de l'intégration des chaînes d'approvisionnement canado-américaine dans le secteur de l'automobile invite Ottawa à penser un plan vigoureux de transition structurelle pour conserver ses avantages comparatifs sur le marché américain. Le marché automobile du neuf aux États-Unis devrait atteindre les 16,5 millions d'unités cette année 2021 alors que la relance post-COVID 19 est placée sous le signe de la transition écologique. Des chiffres qui confirment le caractère névralgique du marché étasunien dans l'espace hémisphérique nord-américain. L'ambition de l'administration Biden est de faire des États-Unis la première puissance climatique du monde[27], et cette ambition climatique américaine tourne son regard vers l'Asie. Les acquis de l'ACEUM en matière d'automobile, d'environnement et de normes de travail constituent des instruments normatifs sur lesquels le Canada peut s'appuyer pour conduire son propre virage industriel vers les

---

[24] Rashish Peter S., "Biden Should Think Big on the U.S.-EU Trade Agenda", Monday, June 14, 2021 https://www.worldpoliticsreview.com/articles/29727/on-us-eu-relations-biden-should-focus-on-the-big-picture

[25] The White House, "FACT SHEET: President Biden Sets 2030 Greenhouse Gas Pollution Reduction Target Aimed at Creating Good-Paying Union Jobs and Securing U.S. Leadership on Clean Energy Technologies", Statements and releases, APRIL 22, 2021, https://www.whitehouse.gov/briefing-room/statements-releases/2021/04/22/fact-sheet-president-biden-sets-2030-greenhouse-gas-pollution-reduction-target-aimed-at-creating-good-paying-union-jobs-and-securing-u-s-leadership-on-clean-energy-technologies/

[26] Gouvernement du Canada, « L'industrie canadienne de l'automobile », https://www.ic.gc.ca/eic/site/auto-auto.nsf/fra/accueil

[27] Stewart M. Patrick, "Biden's Ambitious Climate Pledge Puts U.S. Credibility on the Line", Monday, April 26, 2021. https://www.worldpoliticsreview.com/articles/29601/back-in-the-paris-agreement-us-sets-its-sights-higher

technologies zéro-émission face à la concurrence chinoise et à l'offensive européenne dans les industries « décarbonées ». S'il avait été dénoncé à juste titre comme une forme de dérive protectionniste, le repli hémisphérique des États-Unis hérité de Donald Trump pourrait ouvrir la voie à un régionalisme économique et industriel « décarbonisé » offrant de nouvelles perspectives de croissance en Amérique du Nord. À condition que la tentation asiatique de Joe Biden, au-delà des discours d'isolation de la Chine, ne l'emporte pas sur l'approfondissement de l'intégration structurelle des nouvelles chaînes de valeur continentales.

RÉFÉRENCES

Deblock Christian et Arès Mathieu, « De l'intégration à l'interconnexion. L'Amérique du Nord un espace économique en recomposition », Outre-Terre, 2016/1 (N° 46), p. 320-348. DOI : 10.3917/oute1.046.0320. URL : https://www.cairn.info/revue-outre-terre2-2016-1-page-320.htm

Deblock Christian, « Les relations commerciales entre le Canada et les États-Unis à l'heure des trois 'D'», Cahier de recherche du CEIM, septembre 2012. https://www.ieim.uqam.ca/IMG/pdf/Deblock_Sept2012_Relations_commerciales_entre_le_Canada_et_les_USA.pdf

Grayer Annie, Raju Manu and Foran Clare, "Congress passes $1.2 trillion bipartisan infrastructure bill, delivering major win for Biden", CNN Politics, November 6, 2021. https://www.cnn.com/2021/11/05/politics/house-votes-infrastructure-build-back-better/index.html

Guillen Alex,"Biden targets 50 percent clean car sales by 2030". May 08, 2021. https://www.politico.com/news/2021/08/05/biden-clean-car-sales-2030-target-502548

Klayman Ben, "Fisker finalizes deal with Foxconn to make EVs in U.S. starting in 2023", May 13, 2021. https://www.reuters.com/business/autos-transportation/fisker-finalizes-deal-with-foxconn-make-evs-us-starting-2023-2021-05-13/

La Presse canadienne, « Les acheteurs de Tesla ont reçu 100 M$ du gouvernement fédéral », 26 mai 2021. https://ici.radio-canada.ca/nouvelle/1796061/voitures-electriques-subventions-tesla-gouvernement-federal

Rashish Peter S., "Biden Should Think Big on the U.S.-EU Trade Agenda", Monday, June 14, 2021. https://www.worldpoliticsreview.com/articles/29727/on-us-eu-relations-biden-should-focus-on-the-big-picture

Rondeaux Candace, "The Green Transition Depends on Taking 'Coal Country' Seriously", Friday, Oct. 22, 2021. https://www.worldpoliticsreview.com/articles/30060/on-mitigation-climate-change-politics-can-t-ignore-coal-country

Simeu Brice Armel, « De l'ALENA à l'ACEUM, changements et évolution. Les intérêts nationaux au cœur des négociations. », Note de recherche du CEIM, Juillet 2021. https://www.ieim.uqam.ca/IMG/pdf/brice_simeu_de_l_alena_a_l_aceum.pdf

Soria Olivier et Grau Juliette, « Terres rares : notre ultra-dépendance à la Chine (et comment en sortir) », The Conversation, October 28, 2019. https://theconversation.com/terres-rares-notre-ultra-dependance-a-la-chine-et-comment-en-sortir-125855

Stewart M. Patrick, "Biden's Ambitious Climate Pledge Puts U.S. Credibility on the Line", Monday, April 26, 2021. https://www.worldpoliticsreview.com/articles/29601/back-in-the-paris-agreement-us-sets-its-sights-higher

Taylor Stéphanie, « Véhicules électriques : plus du tiers des subventions fédérales dans les poches des acheteurs de Tesla », 25 mai 2021. https://www.lesoleil.com/2021/05/25/vehicules-electriques-plus-du-tiers-des-subventions-federales-dans-les-poches-des-acheteurs-de-tesla-157ad887a8dfb6101454884c223f33e3

The White House, "Remarks by President Biden at the COP26 Event on "Action and Solidarity: The Critical Decade", Statements and releases, August 01,2001. https://www.whitehouse.gov/briefing-room/speeches-remarks/2021/11/01/remarks-by-president-biden-at-the-cop26-event-on-action-and-solidarity-the-critical-decade/

The White House: "FACT SHEET: President Biden Announces Steps to Drive American Leadership Forward on Clean Cars and Trucks", Statements and releases, August 05, 2001. https://www.whitehouse.gov/briefing-room/statements-releases/2021/08/05/fact-sheet-president-biden-announces-steps-to-drive-american-leadership-forward-on-clean-cars-and-trucks/

The White House: "Remarks by President Biden at the COP26 Leaders Statement", Statements and releases, November 01, 2021. https://www.whitehouse.gov/briefing-room/speeches-remarks/2021/11/01/remarks-by-president-biden-at-the-cop26-leaders-statement/

The White House, "FACT SHEET: President Biden Sets 2030 Greenhouse Gas Pollution Reduction Target Aimed at Creating Good-Paying Union Jobs and Securing U.S. Leadership on Clean Energy Technologies", Statements and releases, April 22, 2021. https://www.whitehouse.gov/briefing-room/statements-releases/2021/04/22/fact-sheet-president-biden-sets-2030-greenhouse-gas-pollution-reduction-target-aimed-at-creating-good-paying-union-jobs-and-securing-u-s-leadership-on-clean-energy-technologies/

Études économiques et articles connexes

Correa-Cabrera, Guadalupe. *The Future of U.S.-Mexico relations*. Council on Foreign Relations, 3 novembre 2021. https://www.cfr.org/event/academic-webinar-future-us-mexico-relations

Hillman, Jennifer et Seara Grundhoefer. Can the U.S.-EU Trade and Technology Council Succeed? Council on Foreign Relations, 29 octobre 2021. https://www.cfr.org/blog/can-us-eu-trade-and-technology-council-succeed

Word Politics review. *U.S. Foreign Policy under Biden*. 27 janvier 2021. https://www.worldpoliticsreview.com/reports/29383/u-s-foreign-policy-under-biden

Direction

Christian Deblock, professeur
au département de science politique
de l'Université du Québec à Montréal.

Rédaction

Guy-Philippe Wells, professeur enseignant
au département de science politique
de l'UQAM et chercheur au CEIM.

Abonnez-vous

À la liste de diffusion
Au fil RSS

Centre d'études sur l'intégration et la mondialisation

Adresse civique :
UQAM, 400, rue Sainte-Catherine Est
Pavillon Hubert-Aquin, bureau A-1560
Montréal (Québec) H2L 2C5 CANADA

Adresse postale :
Université du Québec à Montréal
Case postale 8888, succ. Centre-Ville
Montréal (Québec) H3C 3P8 CANADA

Téléphone : 514 987-3000, poste 3910
Télécopieur : 514 987-0397
Courriel : ceim@uqam.ca
Site web : www.ceim.uqam.ca

CEIM