

# **La réponse canadienne aux rabais offerts par Biden pour l'achat d'autos électriques fabriquées aux E-U**

vendredi 10 décembre 2021, par [GINDIN Sam](#) (Date de rédaction antérieure : 7 décembre 2021).

**La loi américaine récemment adoptée, « Build Back Better Act », comprend une section qui suscite une grande angoisse chez les deux autres pays signataires de l'Accord commercial États-Unis-Mexique-Canada (UMSCA). Cette législation américaine, présentée comme réponse à la crise environnementale et comme créatrice d'emplois, prévoit des remises sur les véhicules électriques vendus aux États-Unis, mais uniquement si elles y sont fabriquées.**

***Sam Gindin est directeur de recherche des TCAs, 1974-2000***

The Bullet le 2 décembre 2021 | traduction David Mandel

Bien que liée au nationalisme américain, cultivé par Trump, la position de Biden ne peut être réduite à un écho du « Make America Great Again » de Trump. Contrairement à celui-ci, le plan de Biden répond à la fois à la crise environnementale et à la nécessité de soutenir le syndicalisme. Quoi qu'il en soit, les progressistes canadiens ont eux-mêmes et elles-mêmes souvent soutenu qu'il est tout à fait raisonnable de lier les rabais offerts par le gouvernement à la protection et à la création d'emplois.

Mais puisque les industries d'automobiles canadienne et mexicaine sont extrêmement dépendantes du marché américain, elles pourraient être dévastées par cette mesure d'achat américain. Selon la ministre des Finances et vice-première ministre du Canada, cette mesure « risque de devenir le problème bilatéral dominant entre les deux pays ».

## **Rabais pour véhicules électriques**

Les remises fonctionnent essentiellement comme suit. À compter de l'adoption complète du projet de loi, une subvention de \$7,500 sera versée aux acheteurs et acheteuses de véhicules électriques, peu importe où ils sont fabriqués. Mais à partir de 2027, la subvention de \$7,500 s'appliquera uniquement aux véhicules fabriqués aux États-Unis. Une subvention supplémentaire de \$4,500 sera ajoutée si - en tant qu'affirmation remarquablement concrète du soutien de Biden au syndicalisme - le véhicule est fabriqué dans une usine syndiquée. Cela porterait la subvention potentielle à \$12,000. (Il n'est pas clair si cette mesure d'appui au syndicalisme s'applique uniquement aux usines d'assemblage ou aussi aux usines qui fabriquent des pièces qui entrent dans l'assemblage.)

Les tensions soulevées par la ministre Freeland tournent autour de la question de savoir si l'action américaine contrevient à l'accord commercial que le Canada et le Mexique ont signé en grande partie précisément pour empêcher les États-Unis d'agir unilatéralement.

Mais bien plus doit être débattu ici. Les remises sur les véhicules sont-elles le meilleur moyen d'accélérer l'abandon des combustibles fossiles ? L'électrification des véhicules est-elle si essentielle pour résoudre la crise environnementale que le battage médiatique le suggère ? La préservation de l'accord commercial actuel est-elle la réponse au dilemme auquel le Canada fait face en cherchant une réponse à la politique américaine ? Que peut faire le Canada si les États-Unis ne renversent pas ou ne modifient pas leur position ? Et la mesure pro-syndicale de Biden est-elle positive sans ambiguïté ?

Il est possible que face aux intérêts des grands constructeurs d'automobiles basés aux États-Unis à protéger leurs investissements canadiens récents et prévus et aussi leurs options dans le choix des fournisseurs, les États-Unis puissent cette fois accommoder le Canada et le Mexique. Mais les tensions sont un nouveau rappel du déséquilibre de pouvoir entre le Canada et les États-Unis et de notre vulnérabilité, accord commercial ou non, face aux intérêts et aux priorités des États-Unis, lorsque les circonstances politiques et économiques aux États-Unis changent.

Devons-nous accepter cette vulnérabilité pour des raisons « pratiques », ou devrions-nous, comme l'a suggéré le chroniqueur du Toronto Star Thomas Walkom, traiter cette dernière affirmation de l'unilatéralisme américain, non seulement comme une menace, mais comme une ouverture ? Pourquoi ne pas en tirer parti pour commencer à réduire notre dépendance excessive à l'égard des États-Unis ? Pourquoi ne pas contrer en déclarant un programme parallèle d'« Acheter Canada » ?

### **Les remises**

Il est utile de commencer la discussion de la question posée par Walkom en examinant le programme américain. Les remises sur les véhicules électriques ne sont pas en elles-mêmes nouvelles en Amérique du Nord. En 2016, les Libéraux provinciaux, Libérales provinciales d'Ontario, la plus grande province et le centre de la production d'automobiles, ont introduit un rabais encore plus élevé de \$14 000. Mais à la mi-2018, lorsque les Libéraux ont été remplacés par les Conservateurs, il a été annulé. Les Libéraux fédéraux, Libérales fédérales ont répliqué avec de nouveaux rabais en 2019 de \$2,500 pour les hybrides et \$5,000 pour les véhicules entièrement électriques - bien moins que le plan provincial initial. Le Québec, à \$8,000, offre actuellement le remboursement provincial le plus élevé. Avec le remboursement fédéral, cela monte jusqu'à \$13,000.

Quelques jours après l'adoption du plan américain et en prévision des élections en Ontario, les Libéraux provinciaux, Libérales provinciales ont emboîté le pas, proposant des rabais sur l'achat de véhicules électriques qui correspondaient à ceux du Québec. Le NPD et les Verts ont déclaré que leurs programmes étaient en préparation. (Les Conservateurs, Conservatrices étaient impénitent.e.s ; Ford a plutôt choisi de construire plus d'autoroutes et de paver de vastes étendues d'une ceinture de verdure.)

Mais ce qui est particulièrement important dans ces réactions des politicien.ne.s, c'est qu'aucun.e d'entre eux et elles n'a jusqu'à présent pris la route de Biden — pas question de lier l'offre de rabais à la question d'investissement domestique et d'emplois, sans parler d'appui au syndicalisme.

Dans tous ces cas américains et canadiens, les rabais sont payés par le gouvernement, c'est-à-dire par le et la contribuable, et non par les constructeurs automobiles. Il en est ainsi malgré la responsabilité première de cette industrie dans la crise environnementale. Même maintenant, alors que GM se présente fièrement comme étant soucieuse de l'environnement, cette compagnie fait de son mieux pour vendre des camions énergivores et très rentables avant que sa conversion aux véhicules électriques ne puisse plus être évitée.

Ces rabais sont des incitations pour le consommateur et la consommatrice, tout en dorlotant les

géants de l'automobile. Mais pourquoi, au lieu de cela, ou en plus, ne pas s'attaquer au côté de l'offre et fixer directement des « objectifs » - établir une date après laquelle les moteurs à combustion interne à base de combustibles fossiles seront interdits ? L'exemple pertinent ici celui du US War Production Board, qui le premier janvier 1942 a émis une ordonnance présidentielle d'urgence interdisant la production automobile dans un délai d'un mois, afin que les installations et les matériaux automobiles puissent être convertis en une priorité absolue à l'époque - la production militaire.

Cette interdiction, malgré quelques grognements de la part des entreprises, a été remarquablement fluide et réussie : Staline lui-même (alors allié des États-Unis) a observé que sans le recours des États-Unis à la production militaire, « nous aurions perdu la guerre ». Une initiative de transformation similaire aujourd'hui ne devrait être, au moins techniquement, non pas plus difficile, mais probablement plus facile, compte tenu des avancées technologiques et institutionnelles depuis lors.

Si la crise environnementale est aussi grave que les scientifiques nous le disent, et comme les inondations et les incendies ont forcé même les sceptiques et les politiciens à le reconnaître, alors pourquoi la volonté politique ne peut-elle pas être organisée et mobilisée pour prendre les mêmes mesures décisives qui ont été prises la dernière fois que la menace ressemblait à la menace mondiale à laquelle nous sommes confrontés aujourd'hui ? Pourquoi la réponse à cette urgence est-elle toujours aussi faible ?

## **Électrification**

Pourtant, quand on examine la question des rabais pour les véhicules électriques, une question préalable ne peut être évitée : dans quelle mesure l'électrification des véhicules privés est-elle la bonne réponse pour sortir de notre trajectoire autodestructrice actuelle ? L'attraction du public pour les véhicules électriques est un indicateur bienvenu d'une prise de conscience que « quelque chose doit être fait ». Et l'abandon du moteur à combustion interne est un pas en avant positif. Mais la contribution des véhicules électriques en tant que « solution » à la crise environnementale est exagérée et reflète souvent un désir complaisant de continuer la vie comme avant - ce qui n'est plus possible.

Les limites des véhicules électriques en termes d'autonomie et d'accès aux bornes de recharge peuvent probable être dépassées. Mais les piles utilisées dans les véhicules électriques posent elles-mêmes de graves problèmes environnementaux dans l'extraction, la fabrication et le recyclage des matériaux (en particulier le lithium et le cobalt). Et si nous nous limitons à remplacer un type de voiture par un autre, sans mettre fin à l'expansion de notre culture d'automobile, alors les problèmes environnementaux seront encore aggravés par l'énergie utilisée dans la fabrication de ces véhicules supplémentaires.

L'important n'est pas que les véhicules à moteur disparaissent de nos routes, mais plutôt qu'un changement radical de l'équilibre des transports qui s'éloigne de la propriété privée est essentiel. La gratuité des transports en commun doit devenir chose aussi évidente que la gratuité des trottoirs. Nos routes devraient de plus en plus être occupées à la fois par des véhicules électriques fournissant d'autres services publics nécessaires (fourgons postaux, véhicules utilitaires, camionnettes de livraison, ambulances, minibus) et par une utilisation plus durable des voitures électriques grâce à l'autopartage (comme Bixi pour les vélos) et à la propriété municipale de taxis électriques de type Uber pour compléter les transports en commun.

Et surtout, toute discussion sur les véhicules électriques ne doit pas nous détourner des enjeux sociaux plus larges posés par l'ampleur massive de la menace environnementale. Considérons

seulement deux exemples : le rapport entre les contraintes environnementales et les inégalités sociales, et entre la planification environnementale et le contrôle privé sur l'investissement.

Les dimensions des inégalités dans la société capitaliste sont en elles-mêmes un fléau. Mais les contraintes environnementales y ajoutent une dimension supplémentaire. Dans le passé, les inégalités étaient atténuées par la croissance : la croissance promettait que chacun.e. obtienne plus, même si inégalement. Mais la crise environnementale nécessite des limites à la croissance matérielle ; la consommation excessive et le luxe des riches deviennent plus clairement exposés comme se faisant aux dépens du plus grand nombre.

L'inégalité se joint alors à la crise environnementale, et les inégalités, autrefois tolérées, sont de plus en plus perçues comme intolérables. Une plus grande égalité devient une condition de toute acceptation générale de restrictions à la consommation individuelle.

De même, lorsque l'objectif de consommation individuelle prédominait, on pourrait soutenir (dans des limites claires, bien sûr) que les entreprises privées en compétition pour les profits privés répondaient effectivement à ces désirs. Mais si le bien-être et la survie nécessitent désormais un plus grand accent sur l'égalité et les biens et services collectifs (santé, éducation, soins aux personnes âgées, gratuité des transports, événements culturels, etc.), et si, en même temps, l'ampleur de la crise environnementale exige une planification dans l'intérêt social, alors les droits de propriété privée des entreprises deviennent l'obstacle principal à la restructuration de la société d'une manière respectueuse de l'environnement.

Ce qui est donc remis en cause par les exemples ci-dessus n'est pas seulement une politique, mais le capitalisme lui-même.

### **Acheter des biens fabriqués au Canada ?**

Alors que les Libéraux fédéraux, Libérales fédérales, renforcé.e.s par le soutien critique que leur offre le syndicat Unifor, défendent l'accord commercial, une certaine histoire est pertinente. Dans les années 1980 et 1990, les syndicats - et en particulier les TCAs - se sont battu.e.s contre de tels accords commerciaux. Ce qu'ils et elles ont compris mais semblent maintenant avoir oublié, c'est que les accords commerciaux ne visaient pas à protéger les emplois des travailleurs et des travailleuses, mais plutôt les droits de propriété des entreprises.

La « liberté » que les accords de libre-échange défendaient principalement était la liberté des entreprises d'agir dans leur intérêt de maximiser les profits, cela sans tenir compte des impacts sociaux. Ces accords ont consacré les droits des entreprises, les ont constitutionnalisés, de sorte qu'aucun futur gouvernement ne pourrait les renverser.

Dans le cas particulier de tels accords avec les États-Unis, les critiques ont compris l'évidence : les accords ne seraient pas, compte tenu du déséquilibre de pouvoir en faveur des États-Unis, aussi contraignants, d'autant plus que les circonstances économiques et politiques évoluaient. D'où le malaise persistant au Canada face aux accords commerciaux avec les Américain.e.s. Et les limites de l'USMCA étaient claires dès le début, même lorsque les Libéraux, Libérales et le président d'Unifor, Jerry Dias, ont salué l'accord comme offrant aux travailleurs et travailleuses un nouveau niveau de sécurité.

L'accord a été signé le 1<sup>er</sup> octobre 2018 ; quelque six semaines plus tard, GM a annoncé brusquement que GM Oshawa, ainsi que plusieurs usines américaines, fermeraient leurs portes. GM était convaincu que cela était autorisé par l'accord commercial, évoquant sa promesse en 2016 de maintenir Oshawa en activité au moins jusqu'en 2020 en échange de concessions et sa prétention

ultérieure - que le syndicat n'a pas contestée légalement - que la convention collective n'a pas bloqué ce mouvement. (À la mi-2019, GM est revenu sur sa décision, mais cela n'avait rien à voir avec l'Accord - c'était le résultat de l'évolution des conditions du marché et des capacités relatives de ses diverses usines nord-américaines.)

Il se peut que la défense de l'accord de libre-échange résultera en certains accommodements à le Build Better Act des E-U. D'une part, l'administration Biden ne ciblait probablement pas tant le Canada et le Mexique qu'elle était absorbée par le chaos de la politique américaine et ignorait les répercussions de la loi sur ses « partenaires ». De plus, les grandes firmes américaines de l'automobile, qui avaient récemment annoncé des investissements importants au Canada, voudront elles-même protéger ces investissements et préféreront ne pas réorganiser radicalement leurs chaînes d'approvisionnement, ce qui impliquerait d'importer plus de composants des États-Unis pour dépasser le seuil de valeur (probablement 50 %) pour être considéré comme « fabriqué aux États-Unis ».

Pourtant, cela ne mettrait pas fin à la vulnérabilité de l'industrie automobile canadienne et n'empêcherait pas les pressions sur le Canada, si le Canada veut prendre des directions qui ne plaisent pas aux États-Unis. C'est ce qui rend si prémonitoire l'appel de Walkom à penser au-delà de la mendicité et à entamer une discussion sur la lutte contre la politique d'achat américain, en adoptant notre propre programme canadien.

Il y a cependant un hic à une politique d'achat canadien axée sur l'industrie automobile. Bien qu'il puisse desservir une ou peut-être deux usines d'assemblage, la réalité est que l'industrie canadienne n'est pas assez importante pour compenser la perte du marché américain d'automobiles. L'alternative est donc beaucoup plus complexe. Il serait nécessaire d'aller au-delà de l'automobile pour convertir/diversifier les équipements et les compétences existants vers d'autres usages sociaux.

C'est là qu'intervient la question de l'environnement. Si la crise environnementale signifie tout transformer dans notre façon de travailler, de voyager, et de vivre - tout - et si y parvenir nécessite la production de toutes sortes de biens matériels, alors pourquoi ne pas planifier cela dès maintenant ? Ce ne sont pas des accords commerciaux orientés par les intérêts du capital dont nous avons besoin, mais plutôt l'utilisation planifiée de nos compétences et de nos capacités de production pour répondre aux besoins les plus urgents auxquels nous sommes confrontés.

Étant donné qu'on ne peut planifier ce qu'on ne contrôle pas, cela nécessite une lutte fondamentale contre le capital, comme le soutient de manière convaincante Green Jobs Oshawa . Il faut socialiser les installations productives pour répondre aux besoins sociaux, et non aux besoins de profits privés (comme cela aurait dû se produire pendant la pandémie). La défense de cette position et l'extension de la propriété publique entraînent, bien entendu, des risques et des incertitudes importants. Pourtant, si la crise environnementale est vraiment une crise existentielle nécessitant des mesures auparavant inimaginables, continuer à traîner le pas et à maintenir le statu quo sont le plus grand danger de tout.

## **L'appui au syndicalisme**

Enfin, qu'en est-il de l'aspect intrigant et radical des rabais qui visent à encourager la syndicalisation ? En tant que geste positif envers les syndicats, il s'agit d'un pas impressionnant vers la légitimation de leur rôle. Offrir des rabais plus élevés pour les véhicules fabriqués par des travailleurs et des travailleuses syndiqué.e.s soutient l'idée que les syndicats sont un bien social qui mérite d'être soutenu. Le message est que la transition vers une économie verte doit également être une transition vers une société plus juste et que, entre autres, cela exige la contre-voix démocratique des travailleurs et des travailleuses organisé.e.s dans leurs syndicats.

Aucun autre président américain, premier ministre canadien, ou autre chef d'État n'est jamais allé aussi loin. Au Canada, les Libéraux fédéraux, Libérales fédérales qui consacrent une grande partie de leurs efforts à brandir leurs prétendues références progressistes, en particulier en comparaison avec les États-Unis, ont signé un accord avec Amazon pour qu'elle devienne effectivement la fournisseuse de choix de l'État canadien pendant la pandémie. Contrairement à Biden, il ne leur est jamais venu à l'esprit (ou cela a été rejeté, si c'était le cas) de prouver leur courage en conditionnant cela à l'introduction de normes de santé et de sécurité exemplaires et à l'ouverture de la porte à une campagne de syndicalisation sans restriction.

Il faut noter que cette partie du projet de la loi de Biden ne verra peut-être toujours pas le jour. (Elle n'a pas encore été adoptée par le Sénat américain). Les Républicains se battront contre elle, non seulement en principe, mais pour protéger les usines d'automobiles non syndiquées, en grande partie asiatiques et européennes, qui se trouvent dans leurs circonscriptions. Ils et elles seront également conscient.e.s que la présence de syndicats dans les communautés du sud des États-Unis tend à devenir une base de soutien pour le Parti démocrate. En outre, de nombreux et nombreuses démocrates, déjà mécontent.e.s d'une grande partie de la loi dans son ensemble, seront également prêt.e.s à supprimer la clause favorable à la syndicalisation dans le cadre de nouveaux compromis dans le projet de loi.

Mais même en laissant cela de côté, nous devons ici creuser plus profondément. La faiblesse du mouvement ouvrier américain s'étend bien au-delà de la faible densité syndicale. Après tout, il y avait dans le passé une densité syndicale plus élevée aux É-U, mais cela n'a pas empêché de profondes défaites. De plus, les syndicats canadiens ont une densité de deux à trois fois supérieure à celle des syndicats américains, mais les Canadien.ne.s auraient du mal à prétendre que le mouvement syndical canadien est aujourd'hui une force sociale plus dynamique que le mouvement américain.

Les problèmes du mouvement ouvrier américain résident dans son incapacité, au cours des dernières décennies, à se transformer à la lumière de nouvelles circonstances et de nouvelles attaques agressives contre leurs institutions et leurs membres. Leurs problèmes résident autant dans leur incapacité à mobiliser ceux et celles qui sont déjà syndiqué.e.s, qu'à faire rentrer dans le giron des usines non syndiquées.

Résoudre ce problème en agissant de haut vers le bas, bien qu'il s'agisse d'un signal de soutien crucial, ne corrigera pas le dilemme. Cela peut même retarder la réalisation des transformations nécessaires et laisser la porte plus ouverte à leur renversement, ce qui a été l'histoire d'autres mesures favorables aux travailleurs et aux travailleuses. Et si le pouvoir potentiel qu'apporte la syndicalisation est neutralisé par un accent accru sur la compétitivité internationale - comme le fait décidément partout le projet de la loi de Biden - alors l'espace pour faire des gains dans les négociations et la recherche de gains sociaux élargis sera réduit, même si le nombre de syndiqué.e.s augmente.

Il ne s'agit pas de dénigrer le soutien de Biden aux travailleurs et travailleuses, mais plutôt de suggérer que le problème principal ne soit pas d'« accorder » un syndicat aux travailleurs et travailleuses, les obstacles très considérables empêchant les travailleurs et les travailleuses de prendre des décisions démocratiques qui leur appartiennent sans aucune implication du patronat.

Mieux vaut prolonger les étapes positives du projet de loi PRO (Protecting the Right to Organize) et insister sur le fait que, puisque le patronat a accès aux travailleurs et aux travailleuses en vertu de son rôle sur le lieu de travail, cela même sans réunions captives, les syndicats devraient aussi avoir accès aux travailleurs et aux travailleuses qui prendront ou non la décision sur leur syndicalisation (tout comme les partis politiques ont systématiquement accès aux listes électorales) et l'accès à de

l'espace dans l'entreprise pour tenir des réunions afin d'expliquer les enjeux aux travailleurs et aux travailleuses et de répondre à leurs questions. Et si la voie syndicale est la bonne, alors pourquoi limiter cela à l'automobile ? Pourquoi ne pas donner à tous les travailleurs et à toutes les travailleuses la liberté de choisir comment ils et elles seront représenté.e.s ?

## **Conclusion**

L'électrification de l'automobile est beaucoup dans l'air aujourd'hui. Il y a un peu plus de cent ans (1920), Lénine décrivait le communisme comme « le pouvoir soviétique plus l'électrification de tout le pays ». Ce qui est si intéressant dans cette formulation, c'est qu'elle lie à la fois le social et le technique dans le progrès révolutionnaire. Chez nous aussi, l'« électrification » est de plus en plus présentée comme la porte d'entrée vers un nouvel avenir. Mais sans révolution encore à l'horizon, l'électrification a tendance à être réduite à une solution technique pour préserver les modes de vie et l'oppression de classe que - comme la science et la nature alertent désespérément — notre planète ne peut plus se permettre.

Le passage aux véhicules électriques a un rôle progressif à jouer, mais il a eu tendance à être survenu comme la « solution » à la crise environnementale. En tant que tel, il nous détourne du véritable défi. La crise de l'environnement est indissociable du monde des inégalités socio-économiques obscènes, des vies d'insécurité permanente, et de notre mince démocratie, qui laisse notre présent et notre avenir entre les mains d'entreprises privées qui sont en compétition pour les profits. Prendre soin de l'environnement est indissociable de la lutte contre le capitalisme.

Éviter de telles questions au nom d'un sens « pratique » est, à ce stade du monde, la chose la moins pratique que nous puissions faire. Fermer les yeux à la réalité garantit plus de la même chose. Et cela signifie un désastre inévitable. Il n'y a qu'une alternative : penser plus grand et plus radicalement et oser risquer au nom d'un autre avenir, un avenir humain et humaniste.

---

## **Sam Gindin**

*[Abonnez-vous](#) à la Lettre de nouveautés du site ESSF et recevez par courriel la liste des articles parus, en français ou en anglais.*

---

## **P.-S.**

Presse-toi À Gauche

<https://www.pressegauche.org/La-reponse-canadienne-aux-rabais-offerts-par-Biden-pour-l-achat-d-autos>