



4

Commerce et travail décent dans le secteur automobile au Mexique: le chemin parcouru et le terrain à baliser

par J.C. Moreno-Brid, R. Gómez Tovar, L. Gómez Rodríguez et J. Sánchez Gómez*

Résumé

- L'Accord de libre-échange nord-américain (ALENA) a accordé au Mexique un accès particulièrement privilégié aux marchés intérieurs du Canada et des États-Unis. Depuis lors, les exportations mexicaines de produits manufacturés ont explosé, notamment celles du secteur automobile. En 2020, l'ALENA a été remplacé par l'Accord Canada-États-Unis-Mexique (ACEUM), qui a approfondi cette relation commerciale. Cependant, les performances impressionnantes de l'industrie automobile sur les marchés d'exportation n'ont pas eu pour corollaire un dynamisme comparable en matière d'emploi, que ce soit en nombre de postes créés ou de progrès vers le travail décent.
- Bien qu'elle joue un rôle de plus en plus important dans les chaînes de valeur mondiales, l'industrie automobile mexicaine est restée une sorte d'enclave, qui entretient des relations plutôt

molles avec les autres producteurs nationaux. Cela explique dans une certaine mesure pourquoi l'essor des exportations ne s'est pas propagé à d'autres secteurs sur une trajectoire de croissance solide.

- L'une des principales constatations du présent chapitre est que la libéralisation des échanges et la tendance croissante à l'exportation ne garantissent pas en elles-mêmes qu'un secteur, ou l'économie dans son ensemble, progresse vers le plein emploi productif. De fait, sans politiques industrielles actives, la participation aux chaînes de valeur mondiales peut être plus forte ou les exportations de produits finis plus élevées sans que les liens du secteur avec l'économie nationale n'en sortent renforcés. En outre, le travail décent ne deviendra pas une réalité au Mexique s'il n'est pas placé au cœur des priorités du programme de développement du pays.

Contexte et introduction

Depuis le milieu des années 1980 au Mexique, la libéralisation des échanges et le retrait de l'État des affaires économiques sont les principaux piliers de la croissance tirée par les exportations. La création de l'ALENA en 1994, avec le Canada et les États-Unis, a constitué une étape essentielle dans ce processus. Cet accord commercial a contribué à déclencher une envolée des exportations pour les fabricants mexicains. L'industrie automobile est en particulier devenue un acteur important dans les ventes mondiales de véhicules finis, même si elle exporte surtout aux États-Unis. Depuis l'entrée en vigueur de l'ALENA, le Mexique a pris la place de sixième producteur de véhicules automobiles, derrière la Chine, les États-Unis, le Japon et l'Allemagne, et au coude à coude avec l'Inde. Malgré cette extraordinaire dynamique d'exportation, la stratégie choisie n'a pas réussi à placer l'économie mexicaine sur la voie d'une croissance élevée de la production et de l'emploi.

Ce chapitre présente la première étude de l'industrie automobile mexicaine qui examine la relation entre les exportations (produits finis ou liés aux chaînes de valeur mondiales) et le travail décent, tel qu'il est défini par l'OIT.

L'analyse couvre la période 2005-19 et tient compte de la transformation de l'ALENA en ACEUM ainsi que de la récente réforme du travail au Mexique. En effet, les négociations qui ont abouti à l'ACEUM prévoyaient une modernisation du système de droit du travail du Mexique et une augmentation importante des salaires dans le secteur automobile.

Question de recherche et méthodologie

L'objectif du présent chapitre est de mieux comprendre le contraste entre la réussite extérieure du Mexique – en matière de dynamisme des exportations, en faisant la distinction entre celles de produits finis et celles liées aux chaînes de valeur mondiales – et ses faiblesses internes au cours des deux dernières décennies (2005-19).

L'analyse se concentre sur l'industrie automobile, au moyen de techniques d'entrées-sorties et de matrices des «échanges en valeur ajoutée». Elle construit une série d'indicateurs pour mesurer l'accès à l'emploi, les conditions de travail et les inégalités de genre, en suivant le manuel de l'OIT intitulé *Indicateurs du travail décent: directives pour les producteurs et les utilisateurs des indicateurs statistiques*

et des indicateurs relatifs au cadre juridique, et en s'appuyant sur les statistiques officielles disponibles. Les indicateurs de performance sont mesurés pour les exportations de véhicules finis et de pièces automobiles (directes et indirectes), les liaisons en amont et en aval, et le commerce en valeur ajoutée, entre autres aspects.

Résultats et considérations politiques

L'industrie automobile est devenue le deuxième employeur du secteur manufacturier mexicain. Elle est également aujourd'hui le secteur exportateur le plus dynamique du Mexique, qu'il s'agisse de la vente de produits finis (véhicules automobiles entièrement assemblés) ou de sa participation croissante aux chaînes de valeur mondiales. Pour ce qui concerne l'emploi, le secteur affiche des taux bas d'informalité et un faible recours à l'emploi temporaire, même si la part de travailleurs permanents a diminué depuis 1996 (voir le tableau ci-dessous). Les salaires sont, en moyenne, plus élevés que dans les autres activités manufacturières nationales.

Bien que l'écart de rémunération entre hommes et femmes dans le secteur automobile se soit quelque peu réduit et que la part d'emploi féminin ait augmenté de 2 pour cent, le revenu moyen des femmes n'atteint que le quart de celui des hommes. En outre, les femmes ne représentent qu'à peine un tiers de la main-d'œuvre du secteur. En ce sens, les progrès vers l'égalité entre les genres ont été timides. De plus, un processus de contraction des salaires s'est traduit par une hausse de la pauvreté des travailleurs et de la proportion de salariés faiblement rémunérés. Dans le même temps, le groupe de travailleurs disposant d'un revenu élevé s'est réduit. Ceci est lié au fait que la libéralisation du commerce de matériels mexicains de transport s'est fondée sur des activités générant une faible valeur ajoutée. Par conséquent, bien que le Mexique pèse plus lourd comme constructeur automobile

dans les chaînes de valeur mondiales grâce aux accords commerciaux, son secteur automobile n'est guère en mesure d'entraîner une forte croissance de l'économie.

Pour que le travail décent devienne une réalité au Mexique, l'une des principales recommandations politiques est de l'intégrer, indépendamment des pressions de l'ACEUM, dans les priorités du programme de développement du gouvernement, ce qui implique de mettre en place les outils réglementaires et les ressources nécessaires. Il est indispensable de renforcer la capacité institutionnelle du gouvernement fédéral en matière d'inspection du travail, conformément aux normes internationales du travail. Le ministère du Travail et de la Sécurité sociale doit également déployer beaucoup d'efforts pour sensibiliser les organisations d'employeurs et de travailleurs, ainsi que la société civile dans son ensemble, aux énormes avantages sociaux, économiques et politiques qu'il y a à faire du travail décent une règle et non plus une exception.

Enfin, une politique industrielle ambitieuse est nécessaire, avec l'objectif de renforcer les capacités d'innovation et de développement de l'économie mexicaine et d'accroître les liaisons intérieures en amont et en aval ainsi que la valeur ajoutée des secteurs d'exportation, et qu'ils soient compatibles avec la création de travail décent.

* Auteurs:

Juan Carlos Moreno-Brid, Faculté d'économie, Université nationale autonome du Mexique.

Rosa Gómez Tovar, Faculté d'économie, Université nationale autonome du Mexique.

Lizzeth Gómez Rodríguez, Faculté d'économie, Université nationale autonome du Mexique.

Joaquín Sánchez Gómez, Rockefeller Institute of Government.

► Évolution de certains indicateurs du travail décent dans le secteur automobile mexicain, 1996-2019

Performance 1996–2019	
Emploi informel	✓
Taux de pauvreté au travail	✗
Salariés faiblement rémunérés	✗
Travailleurs permanents (% du total)	✗
Part des femmes dans l'emploi	✓
Échelle de rémunération par genre	✓

Source: Calculs des auteurs à partir des données de l'Institut national de statistique et de géographie du Mexique (INEGI), de l'enquête nationale sur la profession et l'emploi (ENOE) et du Conseil national d'évaluation de la politique de développement social (CONEVAL).

Note: La pastille verte indique une amélioration de l'indicateur entre 1996 et 2019, tandis que la pastille rouge indique une dégradation.



Scanner le code QR ou
cliquer ici pour accéder à
la publication intégrale

Organisation internationale du Travail
Route des Morillons 4
CH-1211 Genève 22
Suisse

E: corley@ilo.org

© OIT 2023