

Profil du secteur de l'assemblage automobile

UNIFOR DANS LE SECTEUR DE L'ASSEMBLAGE AUTOMOBILE

Unifor est le principal syndicat des travailleuses et travailleurs de l'automobile au Canada, représentant plus de 18 000 membres travaillant dans le montage d'automobiles et sur les groupes motopropulseurs (c'est-à-dire les moteurs et les composants de transmission. Unifor a récemment conclu une nouvelle entente avec le fabricant de batteries NextStar Energy, une coentreprise de LG et de Stellantis, le premier accord de ce type dans l'histoire du Canada. Le secteur du montage d'automobiles représente 6 % de l'ensemble des membres du syndicat, lesquels se trouvent principalement en Ontario.

Environ la moitié des travailleuses et travailleurs du secteur du montage d'automobiles au Canada sont couverts par une convention collective d'Unifor, qui demeure l'une des meilleures conventions collectives au Canada. Toyota et Honda, les constructeurs automobiles non syndiqués du Canada, suivent généralement les dispositions en matière de salaires et d'avantages sociaux négociées entre Unifor et les trois géants de Detroit.

Outre les emplois dans la production et les métiers spécialisés, les membres d'Unifor travaillent également dans les centres de distribution de pièces et les bureaux, ainsi que dans les domaines de l'ingénierie, des essais, du transport et de la sécurité.

Employeurs d'Unifor	Nombre approx. de membres
Stellantis	8,100
Ford Motor Company	5,000
General Motors	4,850
NextStar Energy (battery cells)	450

Faits et chiffres du secteur

EXTRANTS

PIB sectoriel	6,1 G\$
Part du PIB canadien	0,31 %

COMMERCE

Exportations	51,9 G\$
Importations	84,9 G\$
Dépendance à l'égard des exportations	94,5 %
Dépendance à l'égard des États-Unis	90,7 %
Solde des échanges extérieurs	-33,0 G\$

EMPLOI

Emploi total	35 933
Évolution sur 10 ans	-12,1 %
Pourcentage de travailleurs à temps partiel	2,2 %
Salaire horaire moyen	44,65 \$/h
Évolution sur 10 ans du salaire réel	-15,3 %
Moyenne des heures travaillées par semaine	37,4

ENVIRONNEMENT

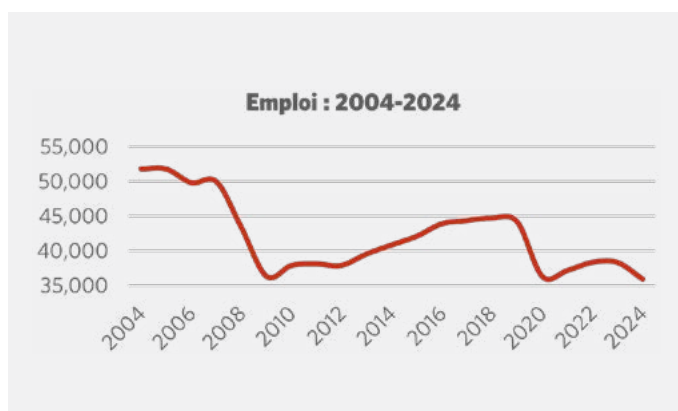
Émissions de gaz à effet de serre (2022)	624 kt
Évolution sur 10 ans	-5,9 %
Part du total de l'industrie canadienne	0,1 %

MAIN-D'ŒUVRE

Taux de couverture syndicale	29.1%
Membres d'Unifor dans l'industrie	20,000
Part du nombre total de membres d'Unifor	6.3%
Nombre d'unités de négociation d'Unifor	22

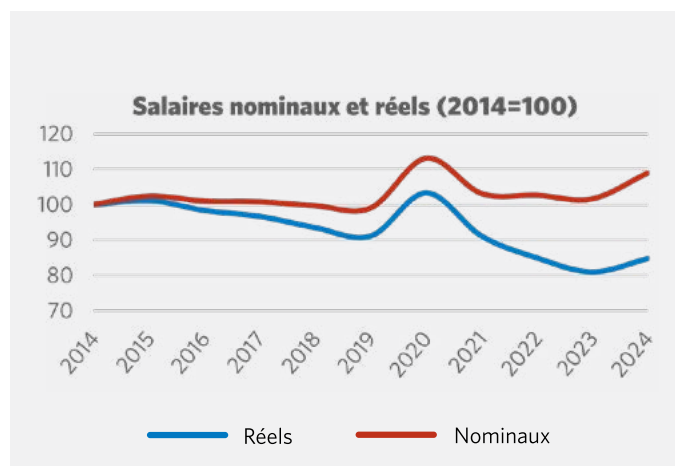
SITUATION ACTUELLE

Les travailleuses et travailleurs canadiens de l'automobile ont connu les hauts et les bas d'une industrie en transition et se retrouvent aujourd'hui au beau milieu d'une guerre commerciale inutile avec les États-Unis. Grâce aux investissements historiques dans les produits obtenus lors des négociations contractuelles de 2020 entre Unifor et les trois grands constructeurs automobiles de Detroit (Ford, General Motors et Stellantis, anciennement Chrysler), l'industrie canadienne était en plein essor après des décennies de déclin de la production, de pertes d'emplois et de fuite des capitaux vers le sud.



Entre 2020 et 2024, le Canada a obtenu des investissements de plus de 50 milliards de dollars dans le secteur de l'automobile, principalement dans la chaîne d'approvisionnement florissante en véhicules électriques, et créé des dizaines de milliers de nouveaux emplois dans le secteur, notamment dans les toutes premières « giga-usines » de fabrication de batteries en Ontario et au Québec. Alors que les ventes de véhicules électriques ralentissent, les gouvernements ont choisi de réduire les incitatifs à l'achat de ces véhicules et omis de mettre en place les infrastructures nécessaires (p. ex. bornes de recharge) pour apaiser les inquiétudes des consommateurs méfiants. Face à l'évolution de la demande, les constructeurs

automobiles nord-américains avides de profits ont revu leurs plans en matière de véhicules électriques, se repliant plutôt sur les programmes de véhicules à essence. Les remaniements des plans de développement de produits ne sont pas nouveaux dans l'industrie automobile, mais la volatilité qu'ils créent pour les travailleuses et travailleurs en période de transitions technologiques majeures est particulièrement pénible. Unifor a répondu aux préoccupations en matière de sécurité du revenu lors des négociations de 2023, concluant des conventions collectives solides prévoyant des gains exceptionnels sur le plan des salaires, des avantages sociaux et des pensions, ainsi que des mesures adaptées de soutien à la transition, qui ont rehaussé la barre pour les travailleuses et travailleurs partout ailleurs.



Dans ce contexte de transformation industrielle, l'élection de Donald Trump en 2024 a bouleversé toute dynamique positive. Les politiques tarifaires agressives et défavorables aux véhicules électriques de son administration menacent de réduire à néant les investissements dans les technologies propres réalisés sous l'ère Biden, de revoir à la baisse les prévisions de ventes d'automobiles et de causer des dommages permanents et durables à l'industrie nord américaine. Pendant ce temps, les constructeurs de véhicules électriques en forte croissance, notamment en Chine, se préparent à dominer les ventes et la production mondiales.

ALLER DE L'AVANT : DÉVELOPPER LE SECTEUR DE L'ASSEMBLAGE AUTOMOBILE

Le bouleversement de l'industrie automobile nord-américaine provoqué par Donald Trump, alors qu'elle montrait les premiers signes d'une reprise depuis des décennies, est sans aucun doute autodestructeur. L'industrie automobile bénéficiait alors de nouveaux investissements considérables, mais la main-d'œuvre syndiquée de l'automobile avait également fait des gains historiques à la table de négociation au Canada, aux États-Unis et au Mexique. En 2023, Unifor a négocié les accords salariaux les plus élevés jamais conclus, annulant ainsi bon nombre des concessions imposées aux travailleuses et travailleurs lors de la restructuration des entreprises pendant la Grande Récession.

La tentative de Donald Trump de voler des emplois dans le secteur canadien de l'automobile en imposant des tarifs douaniers élevés est à la fois cynique et dangereuse. Nul ne saurait nier le demi-siècle d'intégration profonde entre les industries automobiles canadienne et américaine depuis de Pacte de l'automobile de 1965. Mettre fin à cette union en imposant des tarifs douaniers s'avère une mesure punitive qui nuit aux travailleuses et travailleurs des deux côtés de la frontière. Pour bâtir une industrie automobile nord-américaine forte, dynamique et tournée vers l'avenir qui offre de bons emplois syndiqués et les protège contre les accords de « libre-échange » préjudiciables, il est nécessaire d'assurer une planification stratégique, et non d'imposer des tarifs douaniers en rafale. Le Canada doit faire tout en son pouvoir pour protéger son industrie nationale, tout en naviguant dans les méandres d'une présidence Trump erratique. Les entreprises qui délocalisent leur production à l'étranger, par exemple, doivent en assumer les conséquences. Le Canada doit tirer parti de son pouvoir de marché et de ses investissements pour protéger et développer son secteur de la construction automobile. Si un constructeur automobile veut vendre ici, il doit aussi construire ici, au Canada.

Les gouvernements fédéral et provinciaux, en consultation avec les syndicats et l'industrie, doivent collaborer à l'élaboration d'une stratégie industrielle cohérente axée sur la mise en place d'une chaîne d'approvisionnement complète pour les véhicules de demain, des minéraux critiques au montage de véhicules. Le développement des compétences, de la recherche et de l'innovation nécessaires à chaque maillon de la chaîne d'approvisionnement doit constituer l'avantage comparatif du Canada qui lui permettra de faire face à la montée de la superpuissance mondiale de l'automobile qu'est la Chine.

Recommandations en matière de développement du secteur

- Négocier l'élimination définitive des tarifs douaniers américains.
- Établir une stratégie industrielle nationale complète pour le secteur de l'automobile en consultation avec Unifor et les acteurs de la société civile.
- Réaliser les investissements publics nécessaires pour protéger et garantir les programmes de produits stratégiques, y compris les contrats de montage de véhicules et de fabrication de pièces.
- Entreprendre une étude de faisabilité pour la création d'un constructeur automobile entièrement canadien.
- Créer de bons emplois dans le secteur de l'automobile en simplifiant les règles d'accréditation syndicale dans l'ensemble du pays et en favorisant des pratiques d'embauche inclusives et la diversité de la main-d'œuvre.
- Veiller à ce que la politique commerciale équitable et équilibrée s'harmonise aux objectifs de développement du secteur.
- Favoriser l'adoption par les consommateurs et l'achat par le gouvernement de véhicules fabriqués au Canada grâce à des programmes d'incitatifs, à la modernisation des infrastructures et à des efforts de sensibilisation.