

Montage d'automobiles

Profil sectoriel

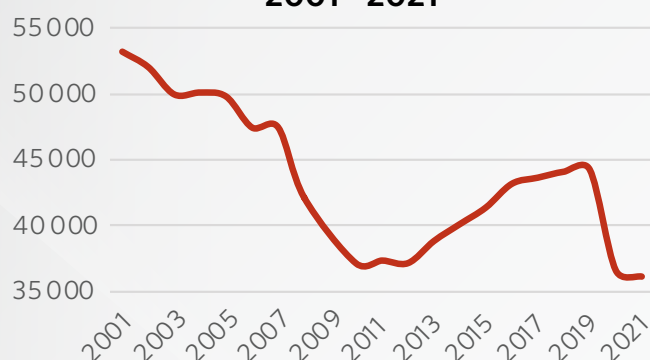
Faits et chiffres du secteur

PIB total <i>Part du PIB du Canada</i>	3,7 G\$ 0,18 %
Exportations	35,1 G\$
Importations	54,7 G\$
Solde des échanges extérieurs <i>Changement quinquennal</i>	-19,6 G\$ -822,4 %
Emploi total <i>Changement depuis 2011</i>	36 200 -3,2 %
Croissance réelle des salaires (2011-2019)	-11,0 %
Productivité du travail (2019)	76,8 \$/heure
Moyenne des heures travaillées par semaine (2019)	37,6
Émissions de gaz à effet de serre (2019) <i>Changement depuis 2009</i> <i>Part du total de l'industrie canadienne</i>	727 kt +14,5 % 0,12 %
Taux de couverture syndicale	65 %
Membres d'Unifor dans l'industrie	22 000
Part du nombre total de membres d'Unifor	8 %
Nombre d'unités de négociation d'Unifor	4

Situation actuelle

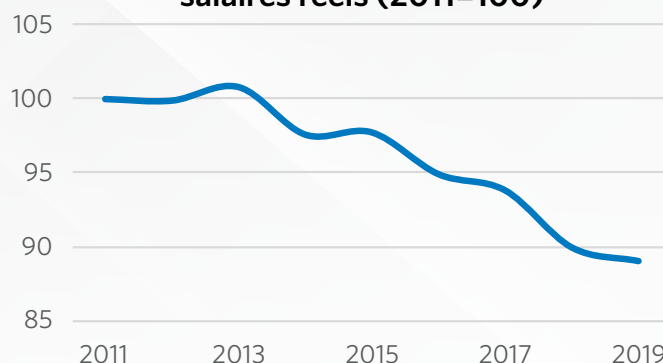
Après presque deux décennies de lent recul, le secteur automobile canadien semble prêt à connaître une renaissance. Un cycle historique de négociations collectives entre Unifor et les trois grands constructeurs automobiles de Détroit (Ford, Stellantis et General Motors) en 2020 a stimulé cette renaissance. Des investissements de plusieurs milliards de dollars ont été réalisés dans de nouveaux programmes de produits pour véhicules électriques à Ingersoll, à Oakville et à Windsor, et la production de camions a redémarré à Oshawa.

Emploi en montage d'automobiles, 2001 - 2021



Les investissements dans le secteur de l'automobile sont en nette progression. En fait, sur une période de 18 mois, les constructeurs automobiles ont réalisé de nouveaux investissements totalisant 14 milliards de dollars en Ontario seulement, lesquels incluent la première « giga-usine » d'éléments de batterie à grande échelle au Canada à Windsor Essex (un projet commun entre Stellantis et LG Energy), ainsi que des engagements à réorganiser l'usine Stellantis de Brampton pour la production de véhicules électriques au cours des prochaines années. Ils n'incluent pas les diverses autres productions

Montage d'automobiles : salaires réels (2011=100)



de batteries prévues pour le Québec, ni les autres investissements dans les technologies à émission zéro dans le reste du Canada. Pour la première fois depuis longtemps, les gouvernements fédéral et provinciaux semblent en phase et prêts à investir dans un secteur qui demeure un moteur économique important pour le pays.

Ce revirement remarquable est d'autant plus impressionnant compte tenu des défis récents. D'importants différends commerciaux menés par les États-Unis, allant des tarifs douaniers de « sécurité nationale » (sous le président Donald Trump) aux crédits d'impôt pour les véhicules électriques construits aux États-Unis (sous le président actuel Joe Biden) représentaient des menaces existentielles pour l'avenir de la construction automobile au Canada. La pandémie de COVID-19 et les goulots d'étranglement de la chaîne d'approvisionnement qui en ont découlé (notamment une pénurie de semi conducteurs) ont paralysé la production dans la plupart des installations, entraînant des mises à pied massives et des temps d'arrêt importants. La pression constante pour concurrencer les fournisseurs mondiaux à faible coût, dans des pays comme le Mexique et la Chine, demeure importante.

Unifor dans le secteur du montage d'automobiles

Employeurs d'Unifor	Nombre approx. de membres
Stellantis (FCA)	9 000
General Motors	6 500
Ford du Canada	6 300

Unifor est le principal syndicat des travailleuses et travailleurs de l'automobile au Canada, représentant près de 22 000 membres travaillant dans les secteurs du montage d'automobiles et des groupes motopropulseurs (c'est-à-dire les moteurs et les composants des groupes motopropulseurs). Le secteur de l'automobile représente 7 % de l'ensemble des membres du syndicat, lesquels travaillent principalement en Ontario.

Environ la moitié des employés du secteur du montage d'automobiles au Canada sont

couverts par une convention collective d'Unifor, laquelle fait partie des contrats de travail de référence au Canada. Pour rebuter Unifor, Toyota et Honda (les constructeurs automobiles non syndiqués du Canada) offrent une rémunération et des conditions de travail similaires (ce qui signifie qu'ils s'appuient sur les normes d'emploi établies par Unifor).

Les membres d'Unifor sont répartis entre trois employeurs, soit Stellantis (anciennement Fiat Chrysler), Ford et General Motors. La synchronisation des contrats dans ces trois entreprises donne aux membres d'Unifor un plus grand pouvoir de négociation. Outre les emplois dans la production et les métiers spécialisés, les membres d'Unifor travaillent également notamment dans les bureaux ainsi que dans les secteurs de l'ingénierie, des entrepôts, du transport et de la sécurité.

Aller de l'avant : Développer le secteur du montage d'automobiles

Le Canada dispose de toutes les ressources nécessaires pour se positionner comme un acteur majeur de l'industrie automobile « verte », un secteur s'orientant vers les véhicules électriques et à zéro émission de l'avenir. Ce changement d'orientation s'est produit plus rapidement que prévu, en raison de la nécessité de plus en plus pressante de réduire les émissions mondiales, des mandats de vente de véhicules propres imposés par les gouvernements et de la demande croissante

des consommateurs. Le Canada dispose de réserves de minéraux critiques essentiels à la fabrication des batteries, d'une main-d'œuvre hautement qualifiée, d'un pôle de recherche et de développement de pointe, d'une infrastructure de transport essentielle et d'une proximité au marché américain. Pour la première fois depuis longtemps, les gouvernements fédéral et provinciaux reconnaissent la contribution exceptionnelle de ce secteur à l'économie et lui accordent des investissements publics.

Le Canada est peut-être bien placé pour la croissance des véhicules électriques, mais il reste encore beaucoup de travail à faire pour réaliser son potentiel de puissance. Les gouvernements doivent codifier leur travail de

développement sectoriel en cours dans le cadre d'une stratégie industrielle nationale en établissant des priorités et en consacrant les ressources nécessaires à un plan de croissance sectoriel complet. Cette stratégie doit être liée à une politique commerciale plus équitable et plus équilibrée, ainsi qu'à des stratégies du marché du travail qui soutiennent la formation ciblée, les efforts de syndicalisation ainsi qu'une diversité et une inclusion accrues de la main-d'œuvre.

Les efforts visant à attirer des mandats de montage lucratifs (qu'il s'agisse de véhicules à moteur à combustion interne, de véhicules électriques ou de batteries) sont essentiels et doivent se poursuivre, mais ils doivent également s'étendre aux groupes motopropulseurs de prochaine génération, y compris les moteurs et les essieux électriques (des produits qui peuvent dynamiser le travail des installations de groupes motopropulseurs existantes), ainsi qu'à d'autres matériaux liés aux batteries, comme les cathodes et les anodes.

Pour que la transition vers les véhicules électriques réussisse, les gouvernements et les constructeurs automobiles doivent également continuer d'amorcer le marché, en investissant dans l'expansion des infrastructures de recharge, en produisant de l'énergie propre, et en offrant des incitatifs aux consommateurs afin de compenser les prix plus élevés des véhicules. Le Canada doit faire tout ce qu'il peut pour saisir cette occasion.

Principaux enjeux du développement sectoriel

- Établir une stratégie industrielle globale pour le secteur national de l'automobile.
- Fournir d'autres mesures de soutien à l'investissement public pour les programmes de produits essentiels, y compris les mandats de montage de véhicules, mais aussi les systèmes de transmission et de moteurs de véhicules électriques.
- Créer de bons emplois dans le secteur de l'automobile en simplifiant les règles d'accréditation syndicale dans l'ensemble du pays, en soutenant des pratiques d'embauche inclusives et en favorisant la diversité de la main-d'œuvre.
- Veiller à ce que la politique commerciale équitable et équilibrée s'harmonise avec les objectifs de développement du secteur.
- Favoriser l'adoption par les consommateurs et l'achat par les gouvernements de véhicules électriques fabriqués au Canada par le biais de programmes d'incitatifs, d'améliorations des infrastructures et d'efforts de sensibilisation.
- Fournir un soutien adéquat à la transition.
- Protéger les champs d'exercice existants pour les métiers spécialisés et favoriser les programmes d'apprentissage financés par les employeurs.