

# Fournisseurs indépendants de pièces d'automobile

## Profil sectoriel

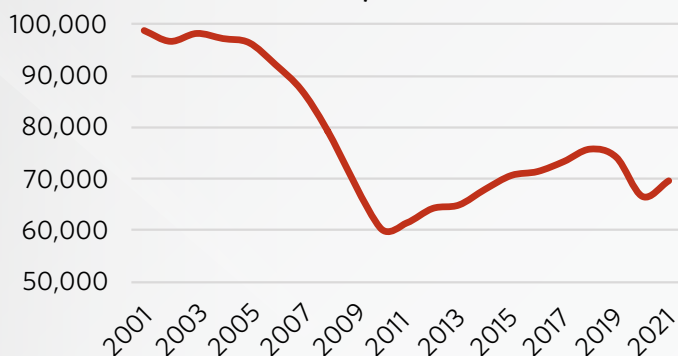
### Faits et chiffres du secteur

PIB total <i>Part du PIB du Canada</i>	8,0 G\$ 0,40 %
Exportations	16,3 G\$
Importations	31,1 G\$
Solde des échanges extérieurs <i>Changement quinquennal</i>	-14,8 G\$ -45,9 %
Emploi total (2021) <i>Changement depuis 2011</i>	69 700 +13,3 %
Croissance réelle des salaires (2011-2019)	+1,1 %
Productivité du travail (2019)	65,5/heure
Moyenne des heures travaillées par semaine (2019)	37,9
Émissions de gaz à effet de serre (2019) <i>Changement depuis 2009</i> <i>Part du total de l'industrie canadienne</i>	387 kt -2,0 % 0,06 %
Taux de couverture syndicale	23 %
Membres d'Unifor dans l'industrie	17 000
Part du nombre total de membres d'Unifor	5 %
Nombre d'unités de négociation d'Unifor	122
Taille moyenne des unités de négociation	140

## Situation actuelle

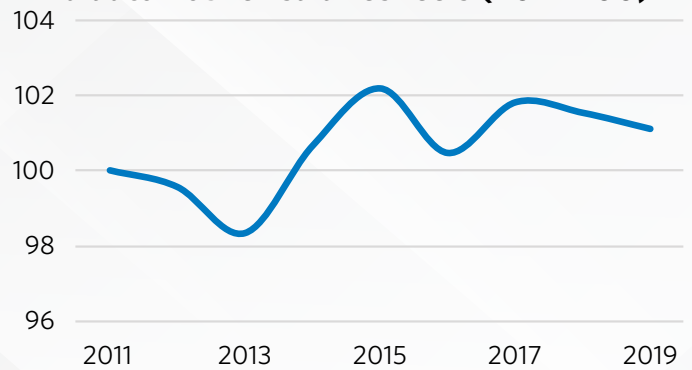
Le secteur canadien des fournisseurs indépendants de pièces d'automobile a, pendant des années, servi de plateforme pour l'innovation industrielle, la productivité et les emplois qualifiés. Au cours de ces dernières décennies, en dépit de vents contraires économiques importants, notamment la concurrence mondiale croissante des fournisseurs à bas salaires, le Canada compte encore près de 1000 entreprises de pièces individuelles, qui emploient environ 70 000 travailleuses et travailleurs. Ce nombre comprend des leaders locaux, comme Magna, Linamar et Martinrea, entre autres, qui fournissent les constructeurs automobiles en aval et les concessionnaires du marché secondaire.

### Fournisseurs indépendants de pièces d'automobile, 2001-2021



L'industrie nationale des pièces de rechange est un exemple de la résilience de la base industrielle du Canada. Face à l'expansion des chaînes d'approvisionnement mondiales, à l'injustice des accords commerciaux et au manque d'équilibre de la concurrence, le Canada réussit toujours à produire des pièces. En même temps, on ne peut nier la perpétuelle incertitude économique qui pèse sur les travailleuses et travailleurs du secteur des pièces d'automobile. Depuis 2001, près de 30 000 emplois ont été perdus dans l'industrie, en raison des fermetures d'usines au Canada et aux États-

### Fournisseurs indépendants de pièces d'automobile : salaires réels (2011=100)



Unis et de la crise financière de 2009 qui a poussé de nombreuses entreprises de pièces à la restructuration, voire à la faillite. Dans les années qui ont suivi, si la main-d'œuvre a gagné en productivité, les salaires, eux, ont stagné.

De nos jours, d'autres changements pointent à l'horizon. Le secteur automobile canadien est en pleine renaissance, avec le retour de l'assemblage de véhicules à Oshawa et d'importants investissements dans les véhicules électriques. Le passage à l'électrification des véhicules (bien qu'il n'en soit qu'à ses débuts) est une bénédiction mitigée. D'une part, les nouveaux programmes de VE signalent une nouvelle trajectoire de croissance pour l'industrie canadienne. Le véhicule conceptuel entièrement canadien et à émission zéro Project Arrow de l'APMA est un exemple de la façon dont les fournisseurs nationaux peuvent saisir cette occasion.

En revanche, les VE nécessitent beaucoup moins de pièces, et dans certains cas, des pièces entièrement différentes - un bouleversement industriel qui mettra en péril les entreprises et les travailleuses et travailleurs des pièces non préparés. Le Canada doit se doter d'une stratégie d'investissement tournée vers l'avenir dans les chaînes d'approvisionnement locales pour veiller à ce que les travailleuses et travailleurs des pièces profitent pleinement de ce virage historique des VE.

## Unifor dans l'industrie des fournisseurs indépendants de pièces d'automobile

6 plus grands employeurs d'Unifor	Nbre approx. de membres
Magna	2 000
Flex-N-Gate	1 000
Ventra	800
Autoneum	650
Synchreon	600
Woodbridge Foam	600

Les 17 000 membres d'Unifor dans le secteur des pièces automobiles représentent 5 % de l'ensemble des effectifs syndicaux répartis dans plus de 100 unités de négociation de toutes tailles. Le taux de couverture syndicale dans le secteur canadien des

pièces automobiles est actuellement inférieur à la moitié de celui que l'on trouve dans l'assemblage automobile. Pour cette raison (et d'autres), les niveaux et la croissance des salaires dans cette industrie ont tendance à être à la traîne des usines d'assemblage d'automobiles - quoique les récents efforts stratégiques d'Unifor en matière de négociation type dans ce secteur donnent des résultats positifs.

Environ 95 % des membres d'Unifor dans le secteur des pièces automobiles vivent et travaillent en Ontario, les autres sont au Québec. Le secteur compte toutefois de nombreuses petites et moyennes entreprises, et les six plus grands employeurs d'Unifor ne représentent qu'un tiers des membres du secteur.

## Prochaine étape : Développement de l'industrie des fournisseurs indépendants de pièces d'automobile

Pour trouver un emploi dans le secteur canadien des pièces automobiles, il est indispensable de s'installer à proximité des usines d'assemblage de véhicules et de production de groupes motopropulseurs. Heureusement, et après des années de pertes de production et de diminution de la capacité de fabrication, le secteur canadien de l'automobile est sur le point de rebondir - notamment grâce au retour de l'assemblage de camions à Oshawa (qui entraînera également

le retour de milliers d'emplois dans le secteur des pièces automobiles). La croissance prévue de l'assemblage de véhicules dans la région des Grands Lacs, y compris dans des endroits comme le Michigan et l'Ohio, et les règles commerciales plus rigoureuses en matière de contenu nord-américain en vertu de l'ACEUM, sont également de bon augure pour les fournisseurs de pièces canadiens.

Or, pour développer efficacement le secteur des pièces automobiles, il faut plus que simplement profiter des vents arrière de l'assemblage automobile. Le secteur des pièces automobiles est une activité lucrative et une composante essentielle de ce qui est déjà une chaîne d'approvisionnement industrielle sophistiquée. Le gouvernement doit investir dans les pièces automobiles de pointe et de nouvelle génération

avec la même ferveur que pour les nouveaux véhicules et les usines de cellules de batterie, en particulier les pièces lucratives des véhicules électriques et connectés - moteurs électriques, essieux, électronique de puissance, onduleurs et convertisseurs, pour n'en citer que quelques-uns.

Cela implique également une focalisation sur les stratégies de synchronisation de l'attraction des investissements avec les transitions d'emploi et l'amélioration des compétences. Au cours des 15 à 20 prochaines années, les VE finiront par dominer le marché des véhicules de tourisme en Amérique du Nord. Sans une stratégie proactive destinée à identifier les pièces à risque fabriquées au Canada (celles qui sont vouées à l'obsolescence) et à fournir des aides à la transition aux travailleuses et travailleurs ainsi qu'aux entreprises (notamment en reliant les fabricants de pièces à l'écosystème élargi des VE), le Canada ne réussira pas à s'emparer de la part essentielle de la future industrie.

Pour que le développement du secteur contribue à la création d'un plus grand nombre de bons emplois, les gouvernements doivent également permettre la mise en place de stratégies de négociation plus coordonnées et plus étendues - en élargissant la couverture des conventions collectives à un plus grand nombre de travailleuses et travailleurs à temps partiel et en universalisant les normes de travail.

## Principaux enjeux du développement sectoriel

- Établir une stratégie globale pour l'industrie automobile qui, en partie, concentre l'attraction des investissements sur les composants avancés, en plus des mandats d'assemblage de véhicules.
- Réaliser une évaluation complète des risques du secteur des pièces automobiles à l'échelle nationale et coordonner les mesures de soutien à la transition.
- Dresser un inventaire national complet des compétences et améliorer les mesures de soutien à l'adaptation au marché du travail pour protéger les emplois dans le secteur des pièces automobiles.
- Recruter davantage dans le secteur des pièces automobiles pour parvenir à une masse déterminante d'ateliers syndiqués dans le secteur, et mettre en place des modèles novateurs de négociation à base élargie pour étendre la couverture syndicale et hausser les normes de travail.
- Régler les déséquilibres commerciaux qui perdurent dans le secteur des pièces automobiles avec les États-Unis, le Mexique et les producteurs étrangers.