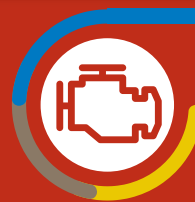


# FOURNISSEURS INDÉPENDANTS DE PIÈCES D'AUTOMOBILES

## Profil sectoriel



### Faits et chiffres sur le secteur, 2016

Ventes totales	30 G\$
<i>Fluctuation depuis 2007</i>	1,5 G\$
PIB total (en \$ CA de 2007)	8,5 G\$
<i>Pourcentage du PIB du Canada</i>	0,5%
Exportations	18 G\$
Importations	45 G\$
Balance du commerce extérieur	-27 G\$
<i>Fluctuation corrigée en fonction de l'inflation depuis 2007</i>	+28%
Nombre total d'emplois	71500
<i>Fluctuation depuis 2007</i>	-18%
Salaire horaire moyen (à l'exclusion des heures supplémentaires)	23,10 \$
<i>Fluctuation corrigée en fonction de l'inflation depuis 2007</i>	-17%
Croissance de la productivité de 2007 à 2016	11%
Nombre moyen d'heures de travail par semaine (à l'exclusion des heures supplémentaires)**	37
Nombre moyen d'heures supplémentaires par année**	130
Émissions de gaz à effet de serre (en kilotonnes, 2014)	366
<i>Pourcentage des émissions industrielles totales du Canada</i>	0,1%
Taux de syndicalisation	23%
Nombre de membres d'Unifor dans le secteur	17 000
Pourcentage de membres d'Unifor	5%
Nombre d'unités de négociation d'Unifor	122
Taille moyenne des unités de négociation	140

Source: CANSIM, Données sur le commerce en direct, Service de recherche d'Unifor

\*Données de 2015 \*\*Données de 2013

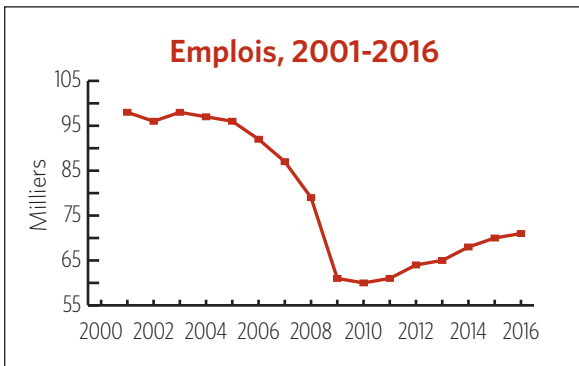


**unifor**  
the Union | le syndicat

[unifor.org](http://unifor.org)

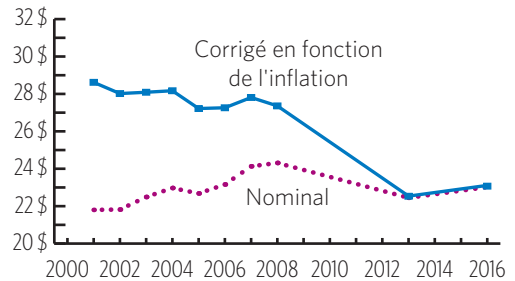
## Conditions actuelles

Au Canada, le secteur des fournisseurs indépendants de pièces d'automobiles était confronté au déclin de l'industrie nord-américaine de l'automobile depuis le tournant du millénaire lorsque la crise financière mondiale l'a plongé dans la récession. La valeur de la production de pièces d'automobiles a chuté de plus de 40 % de 2007 à 2009 pour atteindre un creux de 17 milliards de dollars en expéditions. Pendant cette période, l'industrie a perdu quelque 30 000 emplois, soit un emploi sur trois, et a mis à pied des milliers de membres d'Unifor.



La reprise lente mais constante du marché américain de l'automobile a porté les ventes d'automobiles à un niveau record en Amérique du Nord l'année dernière : plus de 20 millions d'unités. Le marché et la production se sont complètement redressés, mais pas les emplois dans le secteur des pièces d'automobiles au Canada. Au moins, environ 10 000 emplois ont été récupérés depuis le creux de 2009.

## Salaire horaire, 2001-2016



Les ventes de 30 milliards de dollars enregistrées en 2016 se sont traduites par une contribution de 8,5 milliards de dollars au PIB, ce qui place les pièces d'automobiles à égalité avec les chaînes de montage d'automobiles du point de vue économique. Bien que la productivité ait augmenté de 11 % au cours des 10 dernières années dans le secteur des pièces d'automobiles, des déficits commerciaux considérables et persistants nuisent à la création d'emplois. En 2017, les exportations totalisaient approximativement 18 milliards de dollars. Il s'agit du niveau atteint en 2007, avant la grande récession. En revanche, les importations, en passant de 36 milliards de dollars en 2007 à 45 milliards de dollars en 2016, ont propulsé le déficit commercial à un sommet historique. Dans l'intérêt de l'industrie, il faut renverser cette tendance.

Au Canada, l'avenir de l'industrie est assez incertain à long terme. Les concurrents sur le marché mondial se disputent férocement les nouveaux investissements, lesquels sont nécessaires pour les faire fonctionner à plein rendement et maintenir leur rentabilité. Devant ces difficultés, Unifor a accordé un degré de priorité élevé aux investissements lors des négociations avec les trois géants de Detroit en 2016. Il a même réussi à convaincre ces

entreprises d'engager des dépenses en capital de 1,5 milliard de dollars et à asseoir solidement ses lieux de travail les plus vulnérables, ainsi que les usines de pièces qui en dépendaient. De grands défis l'attendent encore, dont la nécessité d'obtenir des investissements et des engagements à long terme.

## Unifor dans l'industrie canadienne des pièces d'automobiles

Chez Unifor, les 17 000 membres du secteur des pièces d'automobiles représentent 5 % des effectifs et sont répartis entre 122 unités de négociation. Dans ce secteur, le taux de syndicalisation, qui s'élève à 23 %, est deux fois moins élevé que dans le secteur du montage d'automobiles. Voilà peut-être pourquoi les niveaux et les taux de croissance des salaires ont tendance à être à la traîne par rapport à ceux du secteur du montage de véhicules motorisés.

Employeurs choisis	Nombre approximatif de membres
Magna International	1 400
Ventra Plastics	950
Flex-N-Gate Canada	900
Syncreon Automotive	800
Autoneum Canada	650
Cooper Standard Automotive	600

Les effectifs d'Unifor dans le secteur des pièces d'automobiles sont concentrés à 95 % en Ontario. Comme le secteur est composé de nombreuses petites et moyennes entreprises, les cinq principaux employeurs ne représentent que le quart des effectifs.

## Prochaine étape : Développer l'industrie des pièces d'automobiles

En général, les pièces sont fabriquées à proximité des usines de montage. Au Canada, les liens directs avec les usines de montage forment le noyau du secteur des pièces d'automobiles, même si les emplois n'en découlent pas tous directement. Pour conserver nos emplois dans le secteur des pièces d'automobiles, nous devons maintenir nos chaînes de montage grâce à des réinvestissements, mais aussi à de nouveaux investissements.

Comme les usines de montage ne sont pas toutes équivalentes, il ne suffit pas de stabiliser notre assise. Dans le secteur des pièces d'automobiles, plus des deux tiers des emplois sont attribuables aux achats des trois géants de Detroit. Le gouvernement devrait encourager les investissements entre usines de montage (p. ex. Toyota, Honda) en prenant des mesures pour accroître le contenu canadien à l'échelle des entreprises. Il est aussi possible d'augmenter le niveau d'approvisionnement aux sources canadiennes en rétablissant les droits sur les pièces importées, comme le font bien d'autres pays.

Toutefois, nos gouvernements s'attaquent à ces enjeux de manière timide. En réalité, les efforts qu'ils accomplissent pour stimuler les investissements canadiens sont considérables, mais pas constants ni ciblés. Le gouvernement fédéral a pris l'heureuse initiative de modifier la structure de son programme d'investissements afin d'offrir un soutien plus adéquat. Toutefois, ce programme et les autres programmes similaires ne répondent pas encore aux besoins du secteur des pièces d'automobiles. À l'avenir, les investissements devraient cibler les technologies nouvelles et innovantes et les procédés d'avant-garde afin de faire progresser le secteur des pièces dans la chaîne de valeur.

En définitive, pour assurer la santé à long terme du secteur des pièces d'automobiles, il faut trouver de nouveaux moyens de gérer le commerce mondial de véhicules automobiles et de corriger les déséquilibres commerciaux unilatéraux avec le Mexique, le Japon, la Corée et, de plus en plus, la Chine. La renégociation de l'ALENA est une excellente occasion de rééquilibrer les échanges commerciaux en Amérique du Nord et entre l'Amérique du Nord et le reste de la planète, mais nos gouvernements devront demeurer fermes sur leurs positions.

## Principaux enjeux liés au développement du secteur

- Mettre en œuvre une politique énergique sur l'automobile pour conserver nos usines de montage et les usines de pièces qui en dépendent et étendre le soutien au secteur des pièces d'automobiles.
- Corriger les déséquilibres commerciaux croissants avec le Mexique et les producteurs étrangers.
- Réclamer que les fabricants d'automobiles, surtout les constructeurs japonais, achètent davantage de pièces canadiennes.
- Soutenir les initiatives canadiennes liées à la recherche et au développement ainsi qu'aux technologies pour augmenter la valeur ajoutée et créer plus d'emplois.
- Déployer des efforts de syndicalisation pour conserver une « masse critique » de travailleuses et travailleurs syndiqués dans le secteur.



**unifor**  
theUnion | lesyndicat