

PRINCIPAUX CONSTRUCTEURS D'AUTOMOBILES

Profil sectoriel



Faits et chiffres, 2016

Ventes totales <i>Fluctuation depuis 2007</i>	70 G\$ 8,8G\$
PIB total (en \$ CA de 2007) <i>Pourcentage du PIB du Canada</i>	8,8 G\$ 0,5%
Exportations	65 G\$
Importations	54 G\$
Balance du commerce extérieur <i>Fluctuation corrigée en fonction de l'inflation depuis 2007</i>	11,6 G\$ -26%
Nombre total d'emplois <i>Fluctuation depuis 2007</i>	43 000 -9%
Salaires horaires moyens (à l'exclusion des heures supplémentaires) <i>Fluctuation corrigée en fonction de l'inflation depuis 2007</i>	36,20 \$ -1%
Croissance de la productivité de 2007 à 2016	23%
Nombre moyen d'heures de travail par semaine (à l'exclusion des heures supplémentaires)**	35
Nombre moyen d'heures supplémentaires par année**	177
Émissions de gaz à effet de serre (en kilotonnes, 2014) <i>Pourcentage des émissions industrielles totales du Canada</i>	622 0,1%
Taux de syndicalisation	48%
Nombre de membres d'Unifor dans le secteur	24 000
Pourcentage de membres d'Unifor	8%
Nombre d'unités centrales de négociation	4

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

*Données de 2015 **Données de 2013

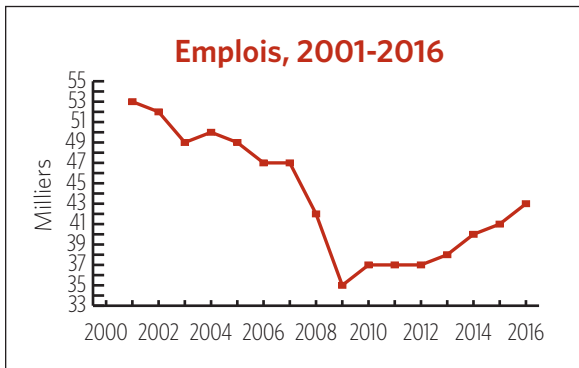


unifor
the Union | le syndicat

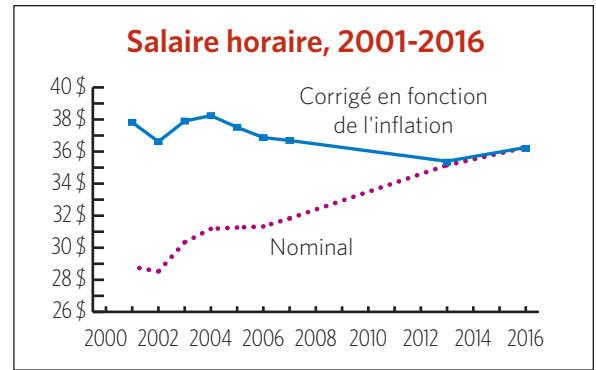
unifor.org

Conditions actuelles

Le Canada a une longue et riche tradition dans le secteur de l'automobile. Il y a moins de 20 ans, le Canada était le quatrième producteur mondial et tirait très bien son épingle du jeu dans le commerce international d'automobiles. Malheureusement, cet héritage s'effrite sous l'effet des pressions mondiales et de la négligence des gouvernements. Aujourd'hui, le Canada est en train de perdre sa place parmi les 10 premiers au classement, même s'il enregistre un fort excédent commercial pour les véhicules motorisés (près de 12 milliards de dollars en 2016). Lorsqu'on inclut les pièces d'automobiles, le Canada affiche un déficit commercial annuel de 15 milliards de dollars. Malgré les difficultés auxquelles elle se heurte, l'industrie canadienne de l'automobile demeure énergique et cruciale pour le dynamisme industriel et la prospérité du Canada.



L'industrie canadienne de l'automobile a survécu à une tempête sans précédent après la crise financière mondiale et la récession de 2008-2009. D'une part, elle a fait preuve d'une résilience incroyable : sa production et ses exportations sont revenues aux mêmes niveaux qu'avant la crise (ses activités d'assemblage se sont stabilisées autour de 2,5 millions de



véhicules par année, alors que ses exportations de véhicules motorisés ont atteint 65 milliards de dollars). La création d'emplois, modeste mais soutenue, est un autre signe encourageant. Environ 8 000 nouveaux emplois ont été créés dans le secteur de l'assemblage d'automobiles depuis le creux de la crise en 2009. De nombreuses usines canadiennes continuent d'être récompensées pour leur qualité, leur productivité et l'attrait de leurs produits pour les consommateurs.

D'autre part, la tourmente qui a secoué l'industrie mondiale de l'automobile s'est répercutée sur la rémunération du travail. En 2016, les gains horaires moyens étaient supérieurs de 55 % à la moyenne canadienne et comptaient parmi les plus élevés d'Unifor. Toutefois, à cause de la concurrence féroce et de la restructuration de l'industrie nord-américaine, la rémunération accuse un léger retard sur l'inflation depuis 10 ans, en dépit d'une augmentation considérable de la productivité du travail. L'obtention de nouveaux investissements et mandats de production devrait contribuer à renverser cette tendance.

Unifor chez les principaux constructeurs d'automobiles

Employeurs choisis	Nombre approximatif de membres
FCA	10 300
General Motors	6 900
Ford Motor Company	6 700

Les 24 000 membres d'Unifor qui travaillent dans les grandes usines de montage d'automobiles et de fabrication de groupes motopropulseurs des fabricants d'équipement d'origine représentent 8 % des effectifs à eux seuls et sont presque entièrement concentrés en Ontario. L'industrie est fortement syndiquée : à peu près la moitié des travailleuses et travailleurs sont régis par une convention collective négociée par Unifor (la « référence absolue » en matière de contrats de travail au Canada). Afin de tenter de repousser Unifor, Toyota et Honda (les seules entreprises non syndiquées) offrent des salaires et des régimes de travail similaires (c'est-à-dire qu'elles calquent les normes d'emploi établies par Unifor).

Les membres d'Unifor sont répartis entre trois employeurs. La synchronisation des contrats conclus avec les trois géants de Detroit renforce le pouvoir de négociation des membres. FCA emploie plus de 10 000 membres, suivi de GM et de Ford, qui emploient près de 7 000 membres chacun.

Pour aller de l'avant : Développer l'industrie de l'assemblage d'automobiles

L'industrie canadienne de l'automobile s'est clairement affaiblie et les collectivités dépendant de la fabrication d'automobiles ont vécu des bouleversements pénibles. Or, l'industrie est encore vivante et continue d'apporter une contribution stratégique énorme à la production, aux exportations, à la productivité et aux revenus nationaux. De plus, le marché nord-américain est à son apogée, comme en témoignent les ventes record de plus de 20 millions d'unités l'année dernière, ainsi que les niveaux de production et les profits élevés.

Toutefois, l'avenir de l'industrie est assez incertain à long terme au Canada. Les concurrents sur le marché mondial se disputent férocement les nouveaux investissements et les allocations de produits, lesquels sont nécessaires pour les faire fonctionner à plein rendement et maintenir leur rentabilité. La mondialisation et les accords de libre-échange asymétriques amoindrissent la demande de produits canadiens et facilitent la tâche aux fabricants d'automobiles qui souhaitent exploiter les travailleuses et travailleurs bon marché et souvent opprimés d'autres pays. Les employeurs profitent ensuite du chômage et de l'insécurité au Canada pour réduire les salaires et les conditions de travail.

Devant ces difficultés, Unifor a accordé une priorité élevée 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 assurer un avenir nettement plus sûr aux lieux de travail les plus vulnérables. De grands défis l'attendent encore, dont la nécessité d'obtenir des investissements et des engagements à long terme.

Malheureusement, malgré les efforts soutenus des gouvernements fédéral et provinciaux ces dernières années, il est clair qu'il manque au Canada une stratégie nationale efficace, ciblée et cohérente pour l'industrie de l'automobile. C'est exactement ce dont nous avons besoin pour préserver ce qu'il nous reste de l'industrie de l'automobile et développer celle-ci.

En réalité, les efforts que les gouvernements accomplissent pour stimuler les investissements canadiens sont considérables, mais pas constants. Le gouvernement fédéral a pris l'heureuse initiative de modifier la structure de son programme d'investissements afin d'offrir un soutien plus significatif. 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

- S'assurer que la renégociation de l'ALENA rééquilibre les échanges commerciaux.
- Mettre en œuvre une politique nationale intégrée pour l'industrie de l'automobile.
- Mettre au point un programme cohérent, transparent et intégré d'investissements dans l'industrie de l'automobile.
- Présenter le Canada comme un chef de file dans la production de véhicules automobiles écologiques.