

Pour aller de l'avant : Développement du secteur des véhicules spécialisés

Le secteur canadien des véhicules spécialisés est un secteur important mais sous-évalué de notre fondation industrielle. Il est diversifié : camions lourds, autobus, équipement de chemin de fer et de métro, machinerie agricole et autres machineries mobiles. Vu les nombreux projets en cours qui utilisent ce type d'équipement (transports en commun, travaux majeurs d'infrastructure, développement de ressources comme les sables bitumineux), nous aurions une occasion en or d'améliorer la production canadienne de ces produits de pointe à forte valeur ajoutée. Malheureusement, c'est le contraire qui se produit. Les gouvernements ont pris le secteur pour acquis et cessé de le stimuler (y compris avec leurs propres achats). Résultat : déclin prononcé de l'emploi, fermeture d'importants établissements (dont Freightliner et John Deere) et déficit commercial croissant – puisque nous dépendons maintenant du reste du monde pour obtenir cet équipement au lieu de le construire nous-mêmes.

Le meilleur exemple de cette lacune, c'est le contrat de 1 300 camions militaires du gouvernement fédéral à Navistar. Alors même que les travailleurs de Navistar se battent pour leur avenir et essaient d'empêcher la fermeture de leur usine de Chatham, Ottawa accorde un contrat massif (de 250 millions \$) à Navistar sans la moindre condition et les véhicules vont être construits au Texas! Il n'y a pas d'autre gouvernement dans le monde qui donnerait un octroi inconditionnel à une corporation mondiale qui n'a rien de mieux à faire que de laisser tomber le pays qui achète ses produits.

Il est temps de prendre au sérieux la protection et l'alimentation du secteur canadien des véhicules spécialisés et d'utiliser tous les leviers imaginables. Les achats publics sont un moyen facile : il faut voir des autobus, des voitures de métro, des tramways canadiens dans les rues de nos villes. Investir dans de l'équipement de transport en commun canadien est un bon moyen de créer des emplois tout en protégeant l'environnement. Il faut aussi plus de contenu canadien dans la machinerie des projets de développement des ressources. Et il faut réformer les traités commerciaux. Ces dernières années, d'arrogantes entreprises comme Navistar et Freightliner, qui se sont foutues du Canada, s'attendent encore à y commercer librement. Aujourd'hui, avec les règles de l'ALENA, elles peuvent le faire – et c'est une des raisons pour lesquelles l'ALENA doit être aboli et remplacé par un pacte nord-américain de l'automobile.

PRINCIPAUX EMPLOYEURS TCA*	NOMBRE DE MEMBRES
Electromotive	1 450
Prévost Car	1 300
New Flyer Bus	900
Camions Paccar	800
Bombardier (voitures de métro)	550
Camions Navistar	400
Nova Bus	350
General Dynamics (véhicules militaires)	300
Orion Bus	300
Hitachi Construction Equipment	250

* Employeurs TCA comptant plus de 250 employés.



Profil sectoriel VÉHICULES SPÉCIALISÉS

FAITS ET CHIFFRES	
Ventes totales	15,7 milliards \$
<i>Évolution depuis 2000</i>	+536 millions \$
PIB total (valeur ajoutée, \$ de 2002)	5,6 milliards \$
<i>Croissance depuis 2000</i>	+14 %
Exportations	7,6 milliards \$
Importations	15,5 milliards \$
Balance commerciale	-7,9 milliards \$
Nombre total d'emplois	52 551
<i>Évolution depuis 2000</i>	+3 317
Émissions de gaz à effet de serre (kilotonnes) en 2005	199
<i>Évolution depuis 2000</i>	-1 %
Salaire horaire moyen (sans heures supplémentaires)	25 \$
<i>Évolution du salaire réel depuis 2000</i>	+16,4 %
Croissance de la productivité de 2000 à 2007	10 %
Nombre moyen d'heures par semaine (sans heures supplémentaires)	35,6
Nombre moyen d'heures supplémentaires par année	114
Taux de syndicalisation approximatif	50 %
Nombre de membres TCA dans le secteur	7 000
Pourcentage de l'effectif TCA	3 %
Nombre d'unités de négociation TCA	12
Taille moyenne de l'unité de négociation	600

SOURCES : Statistique Canada; Recherche TCA.

Données 2008 sauf précision à l'effet contraire. Données globales incl. mach. agricole, matériel roulant ferroviaire et camions/bus.

Conjoncture actuelle

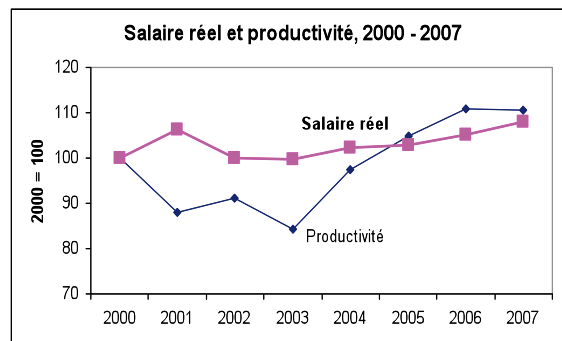
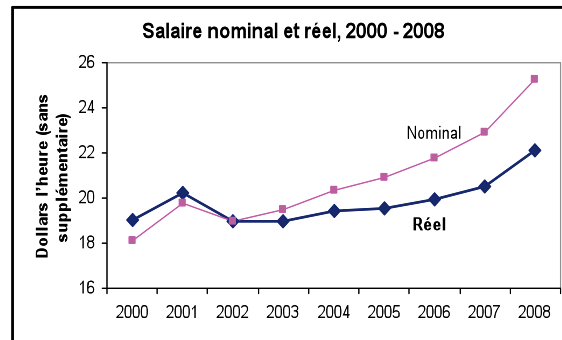
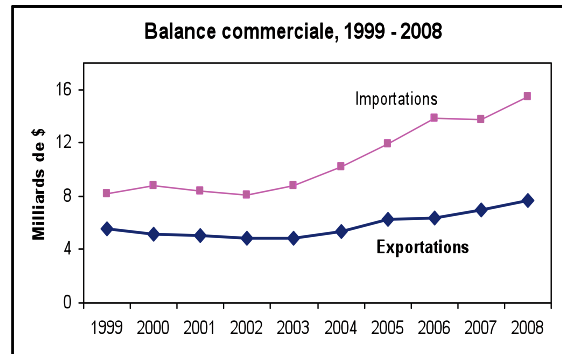
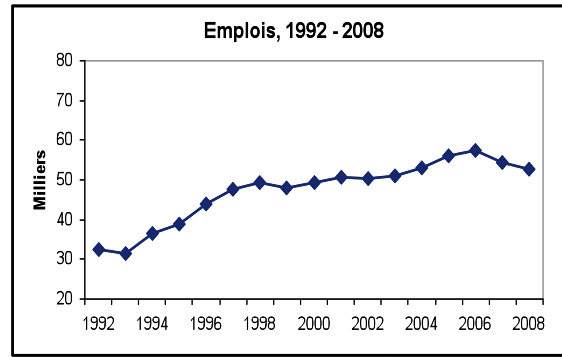
Le secteur des véhicules spécialisés comprend plusieurs sous-industries hautement vulnérables aux hauts et aux bas cycliques de l'économie. Par exemple, la production de camions lourds est très sensible aux récessions : il est fréquent que les usines de camions lourds ferment complètement quand survient une récession et l'inévitable chute des ventes qui vient avec.

Malheureusement, le ralentissement actuel ne fait pas exception. Les ventes de camions lourds en Amérique du Nord ont été artificiellement gonflées au milieu de la décennie par l'imposition progressive des nouvelles règles américaines sur les émissions des camions. Ce boom temporaire a pris fin au même moment où l'économie est entrée en récession, d'où une baisse catastrophique des ventes de camions et des pressions inégalées sur la main-d'œuvre de l'industrie. L'usine de camions Freightliner à St. Thomas a été la victime la plus visible, mais l'usine Navistar de Chatham se bat aussi pour sa survie et Paccar au Québec a entamé une réduction de son effectif.

Le domaine de la machinerie agricole est aussi très cyclique, à témoin la fermeture tragique de l'usine John Deere de Welland (une des dernières usines de machinerie agricole au pays).

L'emploi dans le secteur décline depuis 2006 (ce qui prouve que ce secteur a glissé avant les autres dans le déclin, même avant la récession). D'autres pertes d'emplois sont à prévoir.

Une conséquence négative de la perte de capacité productive canadienne est l'émergence d'un déficit commerciale énorme au niveau des camions, autobus et équipements spécialisés. L'an dernier, nous avons importé deux fois plus que ce que nous avons importé, ce qui a entraîné un déficit commercial de presque 8 milliards \$. Pour répondre à ce déficit croissant, il faut augmenter le contenu canadien partout, des transports en commun jusqu'à l'exploitation des ressources naturelles (comme les sables bitumineux, qui utilisent surtout des machines et camions importés).



Les TCA dans le secteur des véhicules spécialisés

Le secteur des véhicules spécialisés a été frappé par la récession. Les fermetures, comme celles de l'usine de camions Freightliner de St. Thomas et de l'usine John Deere de Welland ont dévasté des communautés entières. Cependant, il reste autour de 7 000 membres des TCA dans ce secteur, soit plus de 3 % de notre effectif total.

Notre secteur des véhicules spécialisés a plusieurs sous-secteurs. La production de camions lourds comprend Navistar et Paccar. Au niveau des usines d'autobus, nous comptons New Flyer, Nova, Prevost et Orion. Chez Bombardier et Electromotive, les membres des TCA construisent des voitures de métro et de train. Enfin, nous représentons les travailleurs de certaines usines de machines et véhicules spécialisés (dont General Dynamics et Hitachi).



« ÉCOLOGISER » LE SECTEUR

- Investir dans le transport en commun pour créer de l'emploi et protéger l'environnement
- Soutenir l'innovation canadienne dans les véhicules écologiques (autobus hybrides, camions lourds moins polluants).
- Conserver l'énergie des usines.



ENJEUX DE DÉVELOPPEMENT DU SECTEUR

- Adopter des politiques d'achat canadien strictes pour que les investissements dans les transports en commun et autres infrastructures se traduisent en emplois manufacturiers canadiens.
- Procéder à des investissements stratégiques dans les usines de camions et d'autobus pour prévenir la fermeture des usines durant le ralentissement actuel.
- Rétablir les contraintes du pacte de l'auto sur les constructeurs : ils ne peuvent pas fermer leurs usines canadiennes et continuer d'accéder impunément à notre marché.
- Exiger un contenu canadien dans la machinerie des projets miniers et d'exploitation des ressources (comme les sables bitumineux) pour maximiser les retombées à valeur ajoutée de nos propres ressources.