

Pour aller de l'avant : Développement du secteur des constructeurs automobiles

La crise financière mondiale a donné le coup d'envoi à un effondrement sans précédent et effrayant de l'industrie nord-américaine de l'automobile. Et les travailleurs canadiens sont au cœur de la tempête.

Le gel du crédit et l'effondrement de la confiance des consommateurs ont entraîné un déclin prononcé des ventes à travers le monde – mais l'Amérique du Nord (origine de la crise financière) a été frappée plus durement. Les ventes ont plongé de 40 % d'une année à l'autre. Jamais le secteur n'a connu de contraction à cette échelle dans son histoire, d'où des craintes quant à la viabilité future des constructeurs automobiles. GM et Chrysler sont arrivés au bout de leurs liquidités en décembre; Ford a été durement frappé aussi, mais il a entamé la récession avec de meilleures réserves financières (et a donc pu survivre, du moins pour l'instant, sans aide gouvernementale).

La crise financière est la goutte qui a fait déborder le vase, mais le secteur est affaibli depuis des années par des lacunes structurelles, des déséquilibres mondiaux et la négligence des gouvernements d'Amérique du Nord, qui ont toléré des échanges à sens unique (avec l'Asie et l'Europe) que les autres pays auraient refusés. Les constructeurs d'origine nord-américains ont graduellement perdu leur part de marché (ils ne contrôlent plus que moins de la moitié du marché nord-américain) tout en continuant d'être maintenus à l'écart des marchés étrangers. Politiciens et commentateurs accusent les travailleurs et leurs syndicats, mais la dure vérité économique, c'est que nous pourrions travailler gratuitement sans que cela ne change un iota à l'érosion continue de la part de marché des constructeurs nord-américains.

Les gouvernements ont été forcés par la réalité économique à réagir à l'effondrement de l'industrie par des mesures financières majeures (y compris des prêts d'urgence et les investissements gouvernementaux). Maintenant, il faut tirer le meilleur parti de cet argent en rétablissant la viabilité économique fondamentale de l'industrie nord-américaine.

Les TCA ont été un partenaire fondateur et actif dans les travaux du Conseil du Partenariat pour le secteur canadien de l'automobile (CPSCA), un groupe d'orientation industriel fondé en 2004 pour répondre à la crise émergente dans l'industrie et proposer de nouvelles orientations politiques. Toutefois, depuis l'élection du gouvernement Harper en 2006, le CPSCA a clairement été mis sur la tablette (il ne se réunit plus régulièrement). Ses recommandations étaient raisonnables et elles étaient le résultat d'un consensus des grands intervenants de l'industrie. Le gouvernement fédéral devrait revitaliser le CPSCA et mettre en œuvre une stratégie globale et crédible pour l'industrie canadienne de l'automobile afin de répondre à tous les défis du jour : soutien aux investissements dans les usines et les technologies, mesures pour réduire les déséquilibres commerciaux avec l'étranger, améliorations écologiques, formation et développement des compétences pour pallier à l'évolution démographique de la main-d'œuvre (y compris de métier), et amélioration des infrastructures (par exemple, la traverse frontalière de Windsor).

PRINCIPAUX EMPLOYEURS TCA	NOMBRE DE MEMBRES
General Motors du Canada	8 500
Chrysler Canada	7 600
Ford du Canada	7 000
CAMI Automotive	1 850



Profil sectoriel CONSTRUCTEURS AUTOMOBILES

FAITS ET CHIFFRES	
Ventes totales <i>Évolution depuis 2000</i>	47,3 milliards \$ -30,4 milliards \$
PIB total (valeur ajoutée, \$ de 2002) <i>Croissance depuis 2000</i>	11,1 milliards \$ -4,4 milliards \$
Exportations	39,3 milliards \$
Importations	34,2 milliards \$
Balance commerciale	+5,1 milliards \$
Nombre total d'emplois <i>Évolution depuis 2000</i>	42 140 -13 572
Émissions de gaz à effet de serre (kilotonnes) en 2005 <i>Évolution depuis 2000</i>	1 136 -13,7 %
Salaire horaire moyen (sans heures supplémentaires) <i>Évolution du salaire réel depuis 2000</i>	32 \$ 3 %
Nombre moyen d'heures par semaine (sans heures supplémentaires)	38,2
Nombre moyen d'heures supplémentaires par année	192
Taux de syndicalisation approximatif	65 %
Nombre de membres TCA dans le secteur	24 000
Pourcentage de l'effectif TCA	10 %
Nombre d'unités de négociation TCA	12
Taille moyenne de l'unité de négociation	2 000

SOURCES : Statistique Canada; Recherche TCA.
Données 2008 sauf précision à l'effet contraire.

Conjoncture actuelle

Qui aurait pu imaginer la vitesse à laquelle l'industrie automobile canadienne est passée de la rentabilité à l'effondrement? En 1999, le Canada se classait parmi les plus grands constructeurs automobiles du monde – une réalisation étonnante pour une petite économie nordique. Nous étions au 4^e rang (après les États-Unis, l'Allemagne et le Japon) et notre pays jouissait d'un confortable surplus commercial.

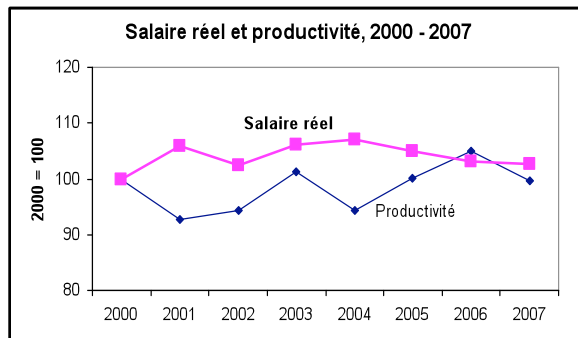
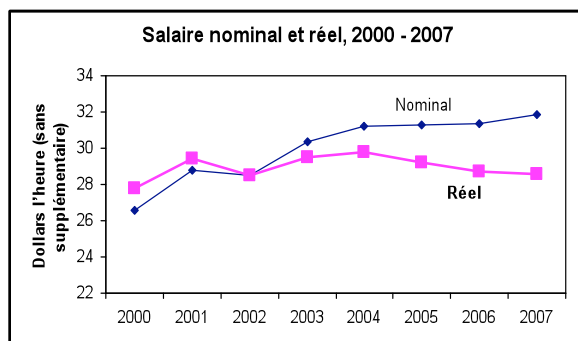
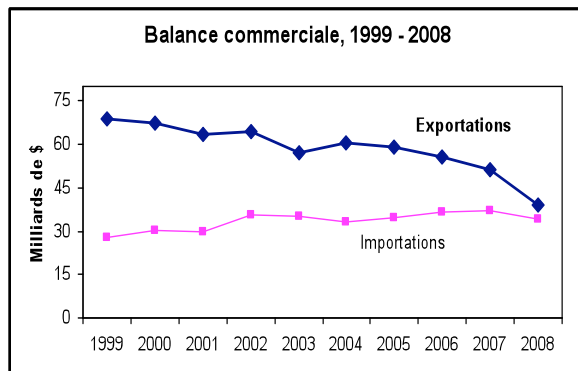
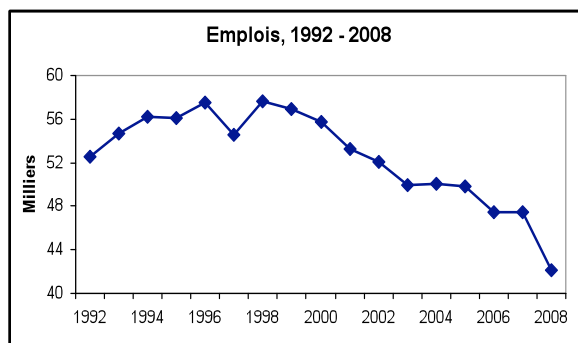
Dix ans plus tard, nous ne réussissons même pas à conserver nos acquis dans ce secteur de pointe vital.

Environ 15 000 emplois bien rémunérés sont disparus du secteur de l'assemblage depuis le sommet de l'industrie au tournant du siècle. Notre surplus commercial jadis conséquent est à peu près disparu : nos exportations (presque toutes vers les États-Unis) ont décliné au rythme de l'industrie nord-américaine, tandis que nos importations (d'Asie et d'Europe) ont constamment augmenté. Nous produisons aujourd'hui à peine plus de valeur ajoutée que ce que nous consommons. (Et comme le secteur des pièces automobiles est déficitaire depuis longtemps, notre balance commerciale automobile globale est maintenant grandement déficitaire.)

Les reportages médiatiques récents se sont concentrés sur les salaires et les avantages des travailleurs de l'automobile – comme si cela pouvait expliquer la crise à l'échelle de l'industrie. En réalité, les salaires du secteur ont à peine soutenu l'inflation : le salaire réel n'a pour ainsi dire pas bougé durant la décennie (et il va désormais diminuer légèrement, à cause du gel sur plusieurs années qui a été négocié dans le cadre de la restructuration).

La moyenne d'heures de travail chez les constructeurs a diminué ces dernières années (la plupart des usines font moins de surtemps)

L'industrie automobile est l'une des grandes histoires à succès du Canada : la productivité moyenne des usines canadiennes est nettement plus élevée que celle des usines américaines. Toutefois, elle a légèrement diminué à cause du ralentissement : avec des usines à moitié vides, c'est impossible d'utiliser la main-d'œuvre à sa capacité maximale.



Les TCA chez les constructeurs automobiles

Les TCA représentent 24 000 membres chez les constructeurs automobiles, soit autour de 10% de l'effectif total. La crise récente dans l'industrie s'est traduite par une rationalisation et des licenciements dans les établissements des « Trois de Detroit » au Canada (General Motors, Ford et Chrysler). Quand les TCA sont devenus un syndicat canadien indépendant en 1985, les Trois Grands de l'auto représentaient la moitié de notre effectif total; aujourd'hui, ils n'en représentent plus qu'un dixième. Ceci témoigne de l'érosion historique du secteur et de l'impact des activités de fusion et de recrutement dans d'autres secteurs du syndicat. Tout le monde s'entend aujourd'hui pour dire que la décision du syndicat de se diversifier dans d'autres secteurs de l'économie a été la bonne. Autrement, l'effectif total des TCA aurait beaucoup plus diminué ces dernières années.

Les TCA représentent toujours plusieurs milliers de membres des Trois Grands : 8 500 chez General Motors, autour de 7 600 chez Chrysler et autour de 7 000 chez Ford. S'ajoutent les 1 850 membres des TCA à l'emploi de la CAMI, une coentreprise de General Motors et Suzuki.

CAW  TCA
CANADA
www.caw.ca

« ÉCOLOGISER » LE SECTEUR

- Soutenir le développement et la production de véhicules à faibles émissions au Canada.
- Imposer la responsabilité élargie des producteurs pour favoriser le recyclage.
- Adopter de nouvelles technologies pour réduire les émissions de peintures et chimiques des usines automobiles.



ENJEUX DE DÉVELOPPEMENT DU SECTEUR

- Continuer de soutenir la survie et la restructuration des constructeurs nord-américains.
- Revitaliser le Conseil du Partenariat pour le secteur canadien de l'automobile afin de favoriser l'élaboration d'une stratégie automobile nationale multipartite.
- Corriger le déficit commercial en obligeant les constructeurs étrangers à acheter autant de valeur ajoutée nord-américaine que ce qu'ils vendent ici.
- Mettre en place un nouveau pacte nord-américain de l'automobile pour protéger notre juste part des emplois automobiles en Amérique du Nord.