

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

Au Canada, les fabricants indépendants de pièces sont captifs du déclin global de l'industrie automobile nord-américaine. La décennie avait déjà été difficile, face aux difficultés des constructeurs et aux déficits commerciaux croissants (y compris sur le plan des pièces automobiles), en particulier avec l'Asie. Ajoutons à cela la crise financière mondiale et le secteur est en plein bouleversement.

Plus de 20 000 emplois canadiens ont disparu dans le domaine des pièces automobiles depuis le tournant du siècle – et les victimes augmentent chaque semaine. Des douzaines d'usines ont complètement fermé et plusieurs fabricants se sont mis sous la protection des lois sur la faillite. Les grands constructeurs (GM et Chrysler) ont reçu de l'aide du gouvernement en reconnaissance de leur importance unique dans l'économie globale, mais cette aide ne s'est pas étendue aux producteurs de pièces – obligés de se défendre tout seuls face à un déclin des ventes et à une multiplication des faillites.

Le secteur des pièces automobiles a joué un rôle central au Conseil du Partenariat pour le secteur canadien de l'automobile (CPSCA), cofondé par les TCA en 2004. D'ailleurs, le CPSCA est présidé par un fabricant de pièces : Don Walker, pdg de Magna International (le plus grand fabricant canadien). Mais depuis l'élection du gouvernement Harper en 2006, le CPSCA est largement ignoré (et ne fonctionne donc plus activement). Il faut que le gouvernement revitalise ce regroupement de tous les intervenants et qu'il adopte ses recommandations pour la mise sur pied d'une stratégie automobile globale.

Dans une certaine mesure, le secteur des pièces suit la vague du secteur automobile. Après tout, pour survivre, ils ont besoin d'une base de client solide et dynamique (les constructeurs automobiles). Le flux continu de véhicules importés en Amérique du Nord tue plus d'emplois dans le secteur des pièces que dans le secteur de l'assemblage.

Il faut des mesures proactives qui s'adressent directement au secteur des pièces pour maximiser les importantes retombées de la production automobile globale : soutien gouvernemental aux améliorations technologiques et environnementales dans les usines de pièces canadiennes; meilleure infrastructure et logistique (pour maximiser l'avantage du juste-à-temps); atteinte d'un niveau soutenable pour le dollar canadien (sous les 80 cents américains). Le secteur des pièces, où la concurrence est féroce, est encore plus sensible à la surévaluation de la devise que le secteur de l'assemblage.

PRINCIPAUX EMPLOYEURS TCA	NOMBRE DE MEMBRES
Lear Corporation	2 500
Johnson Controls	1 200
Ventra	1 150
Dana Corp.	1 000
Magna International	900
Woodbridge Foam Corp	800
A.G. Simpson	500
Wescast Industries	400



Profil sectoriel FABRICANTS INDÉPENDANTS DE PIÈCES

FAITS ET CHIFFRES	
Ventes totales <i>Évolution depuis 2000</i>	22 milliards \$ -8 milliards \$
PIB total (valeur ajoutée, \$ de 2002) <i>Croissance depuis 2000</i>	7,3 milliards \$ -24 %
Exportations	14 milliards \$
Importations	30,5 milliards \$
Balance commerciale	-16,5 milliards \$
Nombre total d'emplois <i>Évolution depuis 2000</i>	79 333 -18 821
Émissions de gaz à effet de serre (kilotonnes) en 2005 <i>Évolution depuis 2000</i>	633 -17,5 %
Salaire horaire moyen (sans heures supplémentaires) <i>Évolution du salaire réel depuis 2000</i>	24 \$ 1 %
Croissance de la productivité depuis 2000	2 %
Nombre moyen d'heures par semaine (sans heures supplémentaires)	36
Nombre moyen d'heures supplémentaires par année	73
Taux de syndicalisation approximatif	50 %
Nombre de membres TCA dans le secteur	32 500
Pourcentage de l'effectif TCA	12 %
Nombre d'unités de négociation TCA	145
Taille moyenne de l'unité de négociation	225

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

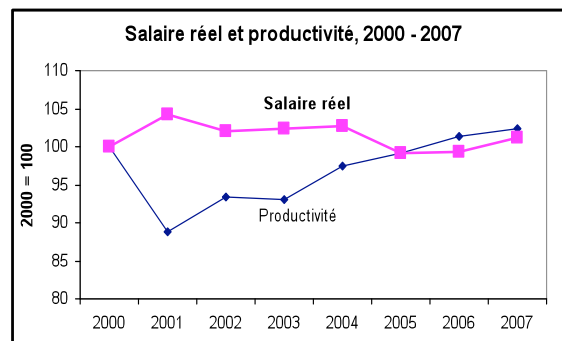
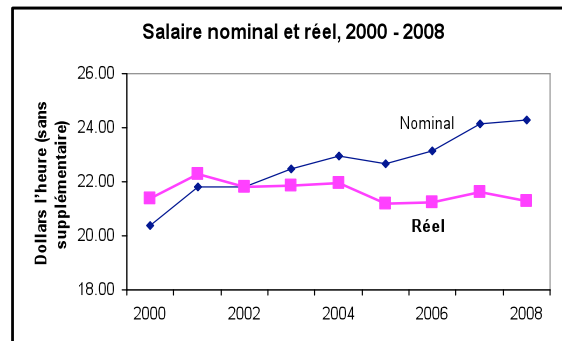
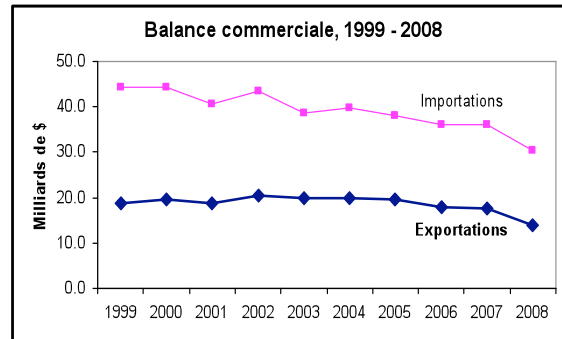
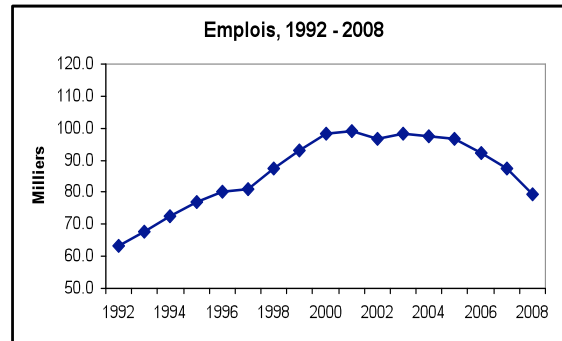
Conjoncture actuelle

Le ralentissement de l'industrie automobile nord-américaine a nuï encore plus aux fabricants indépendants de pièces du Canada qu'aux constructeurs automobiles eux-mêmes.

L'emploi dans le secteur des pièces au Canada a connu une forte croissance dans les années 1990, gagnant la moitié de son importance grâce à la faiblesse du dollar et aux améliorations technologiques des fabricants. Mais depuis, c'est la descente. En 2008, le secteur avait perdu 20 000 emplois. Cette année, des milliers d'autres ont disparu (mais n'apparaissent pas encore dans les statistiques de ce profil). En laissant la saignée se poursuivre, nous réduisons à néant toute une décennie de gains économiques dans un secteur important à salaire élevé.

Le salaire moyen du secteur tourne autour de 24 \$ l'heure – bien que les écarts soient parfois prononcés (certaines usines paient jusqu'à 30 \$, d'autres à peine plus de 10 \$). La productivité est en hausse grâce aux nouvelles technologies et à la consolidation de l'industrie, mais le ralentissement global en termes de production et d'emplois lui a beaucoup nuï (car des usines fonctionnent seulement à capacité réduite, d'où une perte d'efficacité).

Le Canada a toujours affiché un imposant déficit commercial dans le secteur des fabricants indépendants de pièces. Nous importons la plupart des pièces utilisés dans nos usines d'assemblage. Les pièces que nous exportons aux États-Unis (plus de la moitié de notre production, le reste étant destiné aux usines canadiennes) ne compensent pas les importations, d'où notre important déficit (16,5 milliards \$ en 2008). Les exportations et importations ont diminué au rythme du ralentissement de l'industrie automobile nord-américaine, mais la différence (le déficit commercial) est restée relativement stable. En insistant davantage sur le contenu canadien des pièces, on pourrait réduire notre déficit commercial et soutenir les emplois du secteur.



Les TCA dans le secteur des pièces automobiles

Plus de 30 000 membres des TCA travaillent dans le secteur des fabricants indépendants de pièces à l'heure actuelle (ce nombre ne tient pas compte des travailleurs qui construisent des moteurs et des boîtes de vitesses pour GM et Ford). Notre effectif dans le secteur a baissé significativement ces dernières années, au rythme où le secteur a décliné. Cependant, le secteur est encore à moitié syndiqué et il est essentiel pour notre syndicat de conserver au moins ce niveau de syndicalisation dans les années à venir (notamment en recrutant, à l'aide entre autres du cadre d'équité conclu avec Magna) pour protéger notre pouvoir de négociation.

Dans les usines où les TCA sont présents, il y a toute une diversité de produits, de conditions de travail et de niveaux de rémunération. Ceux qui font des sous-ensembles de pointe (comme les sièges) ont pu négocier de meilleurs salaires et avantages; ceux qui fabriquent des petits produits de métal ou de plastique touchent des salaires moins intéressants.

CAW  TCA
CANADA
www.caw.ca

« ÉCOLOGISER » LE SECTEUR

- Développer et produire au Canada des composantes avancées sur le plan de l'environnement.
- Réduire la consommation d'énergie des usines de pièces.
- Réduire les émissions chimiques et les eaux usées des usines de pièces.



ENJEUX DE DÉVELOPPEMENT DU SECTEUR

- Procurer un soutien financier d'urgence aux fabricants de pièces pour empêcher leur faillite et les aider à survivre à la crise.
- Soutenir les constructeurs nord-américains pour qu'ils continuent d'exploiter leurs grandes usines d'assemblage au Canada, préservant ainsi les usines des fabricants de pièces.
- Corriger le déséquilibre commercial créé par les importations étrangères (y compris de la Chine); adopter un pacte de l'automobile nord-américain pour garantir à chaque pays sa juste part des emplois du secteur des pièces.
- Cibler une valeur soutenable pour le dollar canadien (sous les 80 cents américains).