

## ANALYSE DU MARCHÉ DU TRAVAIL DANS L'INDUSTRIE AUTOMOBILE

### MANDATS DE PRODUCTION ET INCIDENCE SUR LES PRÉVISIONS RELATIVES AU MARCHÉ DU TRAVAIL



Le projet est le fruit d'une collaboration entre la Coalition canadienne de la formation professionnelle et de l'emploi, de Prism Economics and Analysis et de l'Automotive Policy Research Centre.

Novembre 2019

[futureautolabourforce.ca](http://futureautolabourforce.ca)

**CE RAPPORT** a été préparé pour le projet d'information sur le marché du travail (IMT) dans l'industrie automobile.

L'objectif du projet d'IMT dans l'industrie automobile est d'aider les intervenants à mieux comprendre ce marché du travail. Le projet permettra de réaliser des analyses et des prévisions validées par l'industrie de l'offre et de la demande de travailleurs, par régions et par professions, ainsi que des profils de compétences pour les métiers spécialisés et d'autres professions clés de l'industrie automobile, à l'intention notamment des entreprises d'assemblage d'automobiles, des fabricants de pièces et des entreprises technologiques qui approvisionnent l'industrie. Le projet permettra également de scruter diverses tendances du marché du travail dans l'industrie, en plus de faciliter les discussions entre intervenants sur la façon de pallier les pénuries de compétences prévues et de relever autres défis dans ce marché. On attend pour résultat une IMT régionale enrichie qui aidera les collègues, les employeurs, les décideurs et d'autres intervenants à prendre des mesures concrètes pour pallier ces pénuries et pour relever ces défis.

Ce projet est financé par le Programme d'appui aux initiatives sectorielles du gouvernement du Canada. Les opinions et interprétations dans cette publication sont celles de l'auteur ou des auteurs et ne reflètent pas nécessairement celles du gouvernement du Canada.

**(FOCAL) Initiative, [futureautolabourforce.ca](http://futureautolabourforce.ca)**

**Coalition canadienne de la formation professionnelle et de l'emploi : [cstec.ca](http://cstec.ca)**

**Prism Economics and Analysis : [prismeconomics.com](http://prismeconomics.com)**

**Automotive Policy Research Centre : [automotivepolicy.ca](http://automotivepolicy.ca)**

Novembre 2019



Funded by the  
Government  
of Canada



## TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION .....	3
CONTEXTE PROPICE À L'OBTENTION DE MANDATS DE PRODUCTION.....	5
FACTEURS AYANT UNE INCIDENCE SUR LES INVESTISSEMENTS DANS LA PRODUCTION AU CANADA .....	7
Mesures incitatives gouvernementales visant les investissements.....	8
Infrastructures de transport bien développées et coûts de transport .....	8
Proximité des marchés, relations commerciales et politique de sécurité frontalière .....	9
Réseau de fournisseurs et installations de production existantes.....	9
Environnement réglementaire intéressant.....	9
Effectif spécialisé — formation.....	9
Investissements en R. et D. et commercialisation des innovations .....	10
Stabilité macroéconomique et politique .....	11
PRÉVISIONS DU MARCHÉ DU TRAVAIL S'APPUYANT SUR DES HYPOTHÈSES DE RÉFÉRENCE, DE CROISSANCE ET DE CONTRACTION.....	12
RÉFÉRENCES .....	13

## INTRODUCTION

Le présent rapport résume les facteurs qui aident les constructeurs automobiles à remporter des mandats de production, comme le mentionnent les intervenants et les chercheurs de l'industrie, en plus d'expliquer le contexte entourant les prévisions du marché du travail axées sur la demande variable que nous produirons dans la dernière partie du projet. Bien entendu, de nombreux autres facteurs influenceront sur la demande de main-d'œuvre dans cette industrie, notamment l'introduction de nouvelles technologies, l'évolution des préférences des consommateurs et les cycles économiques. Toutefois, les décisions d'entreprise qui concernent la répartition de la production de véhicules précis sur des endroits précis en Amérique du Nord jouent un rôle essentiel pour déterminer la part canadienne de la production nord-américaine. Ces décisions auront donc une incidence cruciale sur la demande de main-d'œuvre dans l'industrie.

Le rapport s'inscrit également dans une initiative concertée de la Coalition canadienne de la formation professionnelle et de l'emploi, de Prism Economics (Prism) et de l'Automotive Policy Research Centre (APRC) visant à mieux comprendre le marché du travail de l'industrie automobile dans son ensemble. Notre projet concerté est financé par le gouvernement du Canada et permettra de réaliser un certain nombre d'objectifs que voici.

- Illustrer l'importance économique de l'industrie, ce qui implique que nous la définissons d'une manière générale en ajoutant sa chaîne d'approvisionnement, vaste et complexe ; nous déterminons sa contribution à l'innovation qui est au cœur des technologies manufacturières, de la connectivité mobile et des sources d'énergie alternatives.
- Construire un modèle économique de l'effectif de l'industrie au sens large, puis prévoir l'offre et la demande dans les professions clés, établissant notamment des prévisions de référence supposant que la part canadienne de la production nord-américaine demeure constante, et des prévisions axées sur la demande variable, supposant une augmentation et une diminution de cette part de la production nord-américaine.
- Dégager et scruter les principales tendances du marché du travail — y compris celles liées aux salaires — afin que les intervenants et les décideurs ainsi que les chercheurs d'emploi puissent mieux comprendre les nouveautés sur le marché du travail, en plus des défis et des possibilités qui se présentent à l'industrie.
- Impliquer l'industrie dans des consultations, puis répondre à ses recommandations et à ses préoccupations afin d'assurer la pertinence de nos travaux de recherche.
- Résumer nos conclusions, puis diffuser l'information que nous produisons à un auditoire aussi large que possible d'intervenants et d'utilisateurs d'information liée à l'industrie automobile. Nos rapports initiaux sont maintenant accessibles et nos rapports finaux seront rendus publics avant la fin de 2021.

Au moment de la parution de ce rapport, notre équipe travaille à définir l'industrie et à mesurer la taille de l'effectif. Nous savons bien que sa chaîne d'approvisionnement est longue et complexe. Nos travaux préliminaires indiquent qu'au Canada, entre 177 000 et 188 000 personnes travaillent dans l'industrie automobile au sens large, et que la production économique qu'engendrent l'assemblage d'automobiles et l'exportation de pièces d'automobiles s'établit à bien plus de 83 milliards de dollars par année. Ce total comprend plus de 20 000 emplois dans les métiers

spécialisés, et plus de 28 000 postes de haute direction, en génie et à vocation technique. Ainsi, l'industrie automobile est un des principaux catalyseurs de l'activité économique du Canada.

Contrairement aux entreprises de services ou aux industries qui doivent exercer leurs activités au Canada et qu'on ne peut déplacer à l'étranger, comme dans la construction et les services publics, l'industrie automobile est soumise à des pressions concurrentielles internationales. La demande de main-d'œuvre dans les professions clés de l'industrie au Canada est donc assujettie au maintien ou à l'augmentation de la part actuelle des producteurs canadiens dans la production nord-américaine. Pour maintenir ou accroître la part canadienne des mandats de production d'Amérique du Nord, il est essentiel que les producteurs du Canada restent capables de décrocher ces mandats. Des chefs de file de l'industrie ont formulé des observations sur les facteurs qui rendent un pays attrayant pour les investisseurs ; ces observations sont résumées dans divers rapports, y compris ceux produits par le Conseil du partenariat pour le secteur canadien de l'automobile et par le conseiller pour le secteur automobile auprès du ministre de l'Innovation, des Sciences et du Développement économique du Canada et du ministre du Développement économique et de la Croissance de l'Ontario. Les chercheurs associés à l'APRC ont également apporté une contribution non négligeable aux publications qui dressent la liste des facteurs attrayants pour les investisseurs en capital et les donneurs de mandats.

Dans les pages suivantes, nous résumons, après en avoir fait le tour, les observations sur les moyens d'attirer des investisseurs en capital et de décrocher des mandats de production ; nous donnons une première explication concernant la façon dont nous appuyons nos prévisions du marché du travail sur des hypothèses de demande variable et les raisons pour lesquelles nous avons choisi cette méthode.

## CONTEXTE PROPICE À L'OBTENTION DE MANDATS DE PRODUCTION

En 1999, le Canada était le cinquième producteur mondial de véhicules automobiles. En 2017, il était tombé au 11<sup>e</sup> rang. Une partie des nouveaux investissements dans la production nord-américaine a été dirigée vers le Mexique et le sud des États-Unis. Bien que le Mexique construise des voitures économiques depuis un certain temps, ce pays attire aussi maintenant des constructeurs de voitures de luxe, ce qui « fait ressortir la nécessité pour les gouvernements et d'autres intervenants qui cherchent à attirer des investisseurs dans l'industrie automobile canadienne d'adopter une nouvelle stratégie » (Yates, 2015). De nombreux observateurs dans l'industrie mentionnent qu'il est important d'assurer la pérennité et l'expansion de l'industrie automobile canadienne, et qu'il serait risqué de la perdre aux mains de concurrents, en raison des emplois qu'elle procure ainsi que de l'activité économique et de la R. et D. auxquelles elle donne lieu (Yates, 2015, citant Stanford, 2014, p. 8). Il faut que les pays soient concurrentiels pour attirer des investisseurs dans cette industrie. L'investissement direct étranger est mobile ; les entreprises d'assemblage d'automobiles qui cherchent un endroit pour investir ont beaucoup de choix (CAPC, 2013). Il faut que le Canada mette en place des stratégies et qu'il prenne des mesures pour faire accepter sa proposition de valeur par des investisseurs — un plan intégré reposant sur les travailleurs, les infrastructures et la technologie (Tanguay, 2018).

Le Canada fabrique des produits de qualité, et sa productivité a crû de façon importante. Cependant, les tendances dans la production, les dépenses en immobilisations, la R. et D. et la balance commerciale au cours des dernières années donnent à penser qu'il faut redoubler d'efforts pour assurer la pérennité et l'expansion de l'industrie (CAPC, 2016 ; Sweeney, 2019).

### Assemblage de véhicules

Les entreprises de fabrication de véhicules automobiles n'ont toujours pas perdu leur masse critique au Canada. Cinq fabricants d'équipement d'origine (FEO) assemblent des véhicules légers dans les 11 usines de montage canadiennes, situées dans huit sites en Ontario (y compris l'usine de GM à Oshawa). Les usines de montage canadiennes ont construit un peu plus de deux millions de véhicules en 2018. La production a fluctué au cours des dix dernières années, passant de 1,5 million d'unités en 2009 (pendant la crise économique) à 2,5 millions en 2012.

### Production de pièces

De plus, le Canada peut compter sur une masse critique de fabricants de pièces pour véhicules automobiles. Même en excluant les fournisseurs de pièces non visés par le code 3363 du SCIAN, la production totale s'établit à plus de 30 milliards de dollars par année ; une partie de cette production, valant 19 milliards de dollars, est destinée à l'exportation.

### Dépenses en immobilisations

Toutefois, bien que nous puissions actuellement compter sur une masse critique de capacité de production, les dépenses en immobilisations de l'industrie automobile canadienne sont redescendues des sommets des années 1990 et 2000 jusqu'au niveau des années 1980. Entre 2002 et 2017, les dépenses en immobilisations annuelles visant l'assemblage (code 3361) et les pièces (code 3363) sont passées de 3,3 milliards de dollars en 2002 à un sommet d'un peu plus de 4 milliards en 2007, avant la crise économique, puis sont redescendues à un peu moins de 1,9 milliard en 2017. La grande partie des dépenses a servi à mettre à niveau des installations

existantes. La baisse des dépenses rendra la hausse de productivité difficile à maintenir, et l'industrie, moins concurrentielle (CAPC, 2013).

### Dépenses en R. et D.

Les installations de R. et D. sont situées un peu partout au pays. Les FEO et les fabricants de pièces d'automobiles canadiens ont dépensé 330 millions de dollars en R. et D. en 2018 (Statistique Canada, 2019). Les dépenses actuelles en R. et D. de l'industrie automobile restent beaucoup moins élevées qu'au milieu des années 2000, au moment où les gouvernements du Canada et de l'Ontario misaient sur des politiques et des programmes qui encourageaient et incitaient l'industrie automobile canadienne à investir dans la R. et D. Les dépenses pour la période de dix ans comprise entre 2009 et 2018 sont allées de plus de 300 millions de dollars en 2010 à 216 millions en 2015, pour diminuer encore en 2017 et en 2018. C'est une forte baisse comparativement aux 657 millions de 2004.

### Volume des échanges et balance commerciale

Le volume des échanges et la balance commerciale varient dans le segment du 3361 (assemblage), de même que dans ceux du 3363 et du 326193 (pièces). La majorité (85 %) des véhicules construits au Canada sont exportés, parmi lesquels 96 % le sont vers les États-Unis. Les véhicules (60 %) et les pièces d'automobiles (67 %) du Canada proviennent surtout des États-Unis. Le Mexique est la deuxième source d'importation de véhicules (15 %) et de pièces d'automobiles (15 %). Le Japon (8 %), l'Allemagne (6 %) et la Corée (5 %) sont également des sources d'importation de véhicules, tandis que la Chine (6 %) et le Japon (3,5 %) sont des sources d'importation de pièces d'automobiles.

Jusqu'en 2017, le Canada a enregistré un excédent des échanges de véhicules et un déficit des échanges de pièces d'automobiles. L'excédent des échanges de véhicules a dépassé le déficit des échanges de pièces jusqu'en 2007. Toutefois, le Canada a enregistré un déficit pour l'ensemble des échanges de véhicules et de pièces automobiles de 24,6 milliards de dollars en 2018 en raison de la forte demande de véhicules chez les consommateurs, et de la production relativement faible de véhicules au Canada. Malgré la balance commerciale déficitaire, l'industrie automobile reste la première exportatrice de produits manufacturés du Canada, représentant 13,4 %<sup>1</sup> de toutes les exportations canadiennes en 2018, et la deuxième exportatrice, tous secteurs confondus, derrière l'industrie pétrolière.

**Commented [MC1]:** À valider que c'est bien jusqu'en 2017 et non depuis 2017.

### Qualité

L'industrie canadienne de l'automobile jouit d'une réputation bien méritée en matière de qualité. Les usines d'assemblage de l'Ontario ont gagné environ le tiers de tous les prix d'excellence décernés par J.D. Power pour la qualité des usines en Amérique du Nord depuis 1990. Au cours de la même période, les usines canadiennes ont remporté environ les deux tiers des prix d'or de J.D. Power pour la qualité des véhicules. Les installations de TMMC, à Cambridge, ont récemment remporté le prix Platine de J.D. Power, décerné à la meilleure usine du monde. Le Canada a remporté ce succès malgré le fait qu'il ne dispose que d'environ 16 % de la capacité mondiale des usines d'assemblage (CAPC, 2013).

<sup>1</sup> fr.tradingeconomics.com/canada/exports, 2018.

## Productivité

L'industrie automobile fait état de gains de productivité supérieurs à ceux du secteur manufacturier dans son ensemble, la productivité de sa main-d'œuvre ayant augmenté de 22,5 % entre 2009 et 2012, après la crise (CAPC, 2013).

Dans ce contexte, nous sommes persuadés qu'il est prudent d'appuyer nos prévisions du marché du travail sur des hypothèses de référence, de croissance et de contraction. Notre prévision de référence suppose que la part du Canada dans la production nord-américaine n'a pas subi de changement important. Nous établirons des prévisions de l'offre et de la demande de main-d'œuvre dans les professions clés de l'industrie automobile dans son ensemble pour l'Ontario, le Québec et huit régions économiques, dont : Windsor/Sarnia, London/Stratford, Kitchener/Waterloo/Barrie, le Golden Horseshoe, l'est de l'Ontario, Montréal, Winnipeg et Vancouver.

Puisque la variation du niveau de production, des investissements en capital, des dépenses en R. et D. et du flux des échanges donne à penser qu'il est possible que la part du Canada dans la production nord-américaine varie elle aussi au fil du temps, nous établirons également des prévisions de croissance pour l'Ontario et le Québec en supposant une demande supérieure au niveau de référence dans les professions clés parce que le Canada pourrait augmenter sa part de la production nord-américaine. Nous établirons de plus des prévisions de contraction pour les deux provinces en supposant une demande inférieure au niveau de référence dans ces professions clés parce que la production du Canada pourrait diminuer. Si la demande augmente ou diminue en raison de ces variables, la demande dans des professions clés, comme celle de mécanicien de chantier, d'électricien ou d'ingénieur, pourrait varier.

## FACTEURS AYANT UNE INCIDENCE SUR LES INVESTISSEMENTS DANS LA PRODUCTION AU CANADA

Les investissements en capital, l'amélioration de la productivité et les dépenses en R. et D. joueront un rôle important dans la détermination de la part canadienne dans la production nord-américaine ; aussi est-il important de comprendre les facteurs qui influent sur les décisions d'investissement. Les chefs de file et les intervenants de l'industrie parlent des facteurs qui rendent un pays attrayant pour les investisseurs de l'industrie automobile. Nous résumons ces facteurs ci-dessous. Le Canada obtient de bons résultats au regard de certains facteurs, et de moins bons résultats concernant d'autres facteurs.

Quand on examine les investissements, les FEO et la plupart des fournisseurs mondiaux se concentrent sur deux champs distincts : i) la construction automobile — l'assemblage et les pièces ; et ii) le génie automobile ainsi que la R. et D. Les facteurs qui influent sur les investissements varient d'une activité à une autre. Le coût relatif et la qualité de la main-d'œuvre, le coût de l'énergie, les infrastructures de transport, la logistique et d'autres coûts d'intrants, ainsi que les accords commerciaux et les mesures incitatives financières des gouvernements influent sur la destination des investissements manufacturiers. L'attrait pour les investisseurs en R. et D. dépend de facteurs

comme la compétence des ingénieurs, les alliances avec des établissements postsecondaires, les politiques régissant la propriété intellectuelle, les mesures d'aide financière destinées à l'innovation en entreprise et d'autres facteurs qui ont pour but de favoriser l'innovation (Yates et Holmes, 2019). Les pays concurrents (les États-Unis et le Mexique) proposent aux FEO de l'industrie automobile des mesures incitatives financières, des allègements fiscaux, un soutien aux infrastructures (un meilleur accès aux routes, aux chemins de fer ou aux services publics, par exemple), des terrains et une formation pour les travailleurs (APRC, 2016). Le Canada présente à l'industrie automobile une proposition intéressante pour maintenir et faire croître sa production dans plusieurs de ces champs d'activités, mais il existe également des possibilités d'amélioration qui nécessitent un soutien public.

## MESURES INCITATIVES GOUVERNEMENTALES VISANT LES INVESTISSEMENTS

Partout dans le monde, des gouvernements proposent aux entreprises automobiles des mesures incitatives pour obtenir des investissements en capital, notamment dans les nouvelles usines de montage. L'industrie a reconnu l'ampleur des partenariats établis par les gouvernements du Canada et de l'Ontario pour obtenir des investissements dans le secteur. L'industrie et les chercheurs mentionnent que, si le Canada veut obtenir de nouveaux investissements non négligeables dans cette industrie, il doit continuer d'offrir des mesures incitatives financières aux entreprises automobiles, en se concentrant sur le maintien et peut-être même l'expansion des activités d'assemblage des FEO au pays. Si une partie de l'activité manufacturière s'est déplacée vers le sud des États-Unis et le Mexique, c'est du moins en partie parce que les coûts y sont plus avantageux. Pour attirer de nouveaux investisseurs, il faut compenser la différence entre les coûts du Canada, et ceux du sud des États-Unis et du Mexique.

L'industrie fait un certain nombre d'observations au sujet des mesures incitatives gouvernementales. Il faut qu'elles soient concurrentielles avec celles de pays rivaux. Les ensembles de mesures incitatives varient d'un pays à un autre, certes, mais dans certains cas, les mesures des États-Unis visant l'investissement se sont révélées plus généreuses parce qu'elles assurent un pourcentage du financement plus élevé que celles du Canada. L'industrie fait également remarquer que l'obligation de composer avec plusieurs ordres de gouvernement et les défis provoqués par la soumission de demandes de financement à plus d'un organisme désavantagent le Canada. Les prêts sans intérêt ne sont pas aussi attrayants que les mesures incitatives financières parce que le coût d'emprunt de la plupart des grandes sociétés est déjà faible dans une conjoncture où les taux d'intérêt sont bas. Enfin, l'industrie mentionne que les ensembles de mesures peuvent se révéler trop complexes et les demandes, trop longues à faire approuver, ce qui rend la planification plus difficile.

## INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT BIEN DÉVELOPPÉES ET COÛTS DE TRANSPORT

La qualité et le coût des infrastructures de transport sont des facteurs importants quand il s'agit d'attirer des investisseurs dans l'industrie automobile. Les infrastructures publiques du Canada contribuent à sa compétitivité. L'industrie reconnaît les points forts des infrastructures de transport canadiennes, tout en mentionnant qu'il est important de combler certaines lacunes dans les infrastructures existantes, ainsi que de continuer à garder ce qui est satisfaisant et à en tirer profit.

De plus, il faudra apporter des changements pour tenir compte de l'évolution de l'industrie (les bornes de recharge des véhicules électriques, par exemple).

## PROXIMITÉ DES MARCHÉS, RELATIONS COMMERCIALES ET POLITIQUE DE SÉCURITÉ FRONTALIÈRE

La proximité des États-Unis donne un avantage au Canada, car les FEO veulent produire des véhicules près des marchés importants. L'industrie automobile canadienne dépend des exportations, 97 % de ses produits étant destinés aux États-Unis (Yates, 2015, citant Holmes, 2014 ; Sweeney). L'accès facile au marché et l'intégration harmonieuse dans la grappe industrielle automobile des Grands Lacs ont beaucoup d'importance. Cependant, il est crucial que le Canada puisse compter sur des accords commerciaux et des pratiques frontalières qui permettent non seulement aux véhicules et aux pièces de véhicules de traverser la frontière canado-américaine en franchise de droits, mais aussi d'utiliser le prédédouanement et les nouvelles technologies pour simplifier les formalités frontalières et rendre la livraison des produits plus efficace.

## RÉSEAU DE FOURNISSEURS ET INSTALLATIONS DE PRODUCTION EXISTANTES

Au Canada, les FEO peuvent s'appuyer sur un réseau d'approvisionnement en pièces d'automobiles bien développé. Bon nombre des principaux fabricants mondiaux de pièces d'automobiles exploitent des établissements en Ontario ; la majorité sont canadiens (52 %) et quelques-uns appartiennent à des multinationales (Sweeney et Mordue, 2017). Ce réseau fait beaucoup pour nous aider à obtenir des investissements de FEO.

## ENVIRONNEMENT RÉGLEMENTAIRE INTÉRESSANT

L'industrie mentionne souvent que le fardeau réglementaire peut se révéler coûteux et que les décideurs doivent assurer l'harmonisation de la réglementation avec celle d'autres pays producteurs d'automobiles en Amérique du Nord, prenant en compte les coûts et les avantages afférents.

## EFFECTIF SPÉCIALISÉ — FORMATION

En 2017, le Canada affichait le plus haut taux de diplômés de l'enseignement postsecondaire parmi les pays de l'OCDE et les pays partenaires (56,7 % des 25 à 64 ans). La qualité, la fidélité, les compétences, la discipline et la formation de l'effectif canadien sont encore considérées par les constructeurs automobiles comme un avantage concurrentiel, en plus de constituer un élément clé de la proposition de valeur du Canada aux investisseurs (Tanguay, 2018).

Le vaste réseau ontarien de collèges communautaires et d'universités subventionnés par l'État permet d'offrir à l'industrie automobile une main-d'œuvre de grande qualité. Ces collèges communautaires ont établi des relations avec des entreprises d'assemblage d'automobiles et mis sur pied à leur intention des programmes de formation qui exigent des mesures incitatives financières moins substantielles qu'aux États-Unis. La valeur que le Canada apporte à l'industrie

devrait prendre en compte cet investissement de l'État dans le système des collèges et des universités (Yates et Lewchuk, 2017).

En ce moment, la numérisation, ou industrie 4.0, ainsi que les tendances dans la conception de produits et la technologie, ont pour effet de déplacer la demande de main-d'œuvre semi-qualifiée vers des employés aux compétences techniques plus poussées, surtout en génie, en informatique et en analyse de données. Les pays et les industries qui n'investissent pas dans ces technologies de communication intégrées seront distancés sur le plan de la productivité, des investissements et, au bout du compte, de l'emploi. Le Canada doit prévoir cette adaptation de la main-d'œuvre ; sa politique du travail doit cadrer avec sa politique économique et les changements dans l'industrie qui visent à recycler les travailleurs ou à relever leurs compétences, à recruter des immigrants hautement qualifiés et à impliquer les établissements d'enseignement pour maintenir l'effectif à jour.

Bien que nous disposions d'un effectif très instruit qui nous favorise, le succès dans l'industrie automobile dépendra de l'augmentation de la productivité et de la capacité d'innovation. Cela laisse entendre que les entreprises et les gouvernements doivent investir massivement dans les équipements et dans l'adoption de nouvelles technologies, et investir aussi dans l'effectif d'aujourd'hui et de demain. Il est possible qu'une hausse de la productivité dans l'industrie automobile atténue les effets du coût relatif élevé de la main-d'œuvre.

## INVESTISSEMENTS EN R. ET D. ET COMMERCIALISATION DES INNOVATIONS

L'industrie automobile canadienne a investi dans les infrastructures de recherche du pays, mais pas de façon uniforme d'un segment ou d'une entreprise à une autre. Les investissements en R. et D. et en ingénierie des produits automobiles restent relativement faibles, puisque les installations de conception, de R. et D. et d'ingénierie entourant les véhicules, de même que celles de R. et D. entourant les pièces, ont tendance à ne pas s'éloigner des sièges sociaux des FEO.

L'obtention d'investissements en R. et D. ne garantit pas que la production d'assemblage ou de pièces augmentera. Il est sûrement possible de fabriquer ailleurs les composantes de ces produits novateurs. Toutefois, l'activité économique liée à l'innovation prend de l'expansion. Pour rivaliser avec les pays à faibles coûts, les producteurs doivent appliquer des technologies de pointe, dont la robotique autonome et les systèmes d'analyse de données, à leur système de production, à leur fonction logistique et à leur réseau de distribution. Les efforts visant la baisse des émissions des véhicules et la connectivité des voitures entraînent dans la conception et la production de l'automobile ainsi que dans l'industrie des changements qui s'accompagnent de répercussions sociales, économiques et infrastructurelles non négligeables. Ces changements auront une incidence sur les fournisseurs, sur la demande de véhicules et sur la demande de main-d'œuvre qualifiée. Le Canada a l'occasion de faire preuve de créativité et de diriger la recherche et l'innovation, mais nous devons encourager les investissements en R. et D. Nous pouvons compter sur un effectif spécialisé, et l'Ontario dispose d'un des plus grands centres technologiques d'Amérique du Nord. Cependant, il faudrait envisager des mesures incitatives fiscales ou des programmes de crédits d'impôt, sinon d'autres moyens d'encourager la R. et D. L'industrie réclame une stratégie nationale pour seconder les fabricants qui passent à de nouveaux systèmes de fabrication et pour aider les innovateurs canadiens plus petits à commercialiser leurs produits.

## STABILITÉ MACROÉCONOMIQUE ET POLITIQUE

La stabilité politique et la sécurité sont pour le Canada des atouts que les investisseurs ne devraient pas sous-estimer lorsqu'ils cherchent un site. L'économie canadienne a réalisé une des meilleures performances des pays du G7 aussi bien avant qu'après la crise financière mondiale de 2008-2009. Le Canada est le pays du G7 qui a entraîné la reprise, en plus d'avoir été le premier à ramener son PIB au niveau d'avant la récession. L'inflation est faible, et le Canada bénéficie du ratio de dette nette au PIB le plus bas parmi les pays du G7<sup>2</sup>.

<sup>2</sup> Voir <https://www.canada.ca/fr/ministere-finances/nouvelles/2018/06/le-fonds-monetaire-international-reconnait-que-le-canada-reussit-a-generer-une-croissance-economique-qui-profite-a-tout-le-monde.html> et pour le budget de 2019, <https://www.budget.gc.ca/2019/docs/plan/overview-aperçu-fr.html>.

## PRÉVISIONS DU MARCHÉ DU TRAVAIL S'APPUYANT SUR DES HYPOTHÈSES DE RÉFÉRENCE, DE CROISSANCE ET DE CONTRACTION

Prenant en compte le nombre de facteurs qui influent sur les dépenses en immobilisations et la capacité des producteurs à décrocher des mandats de production, nous sommes persuadés qu'il est prudent de prévoir la demande dans les professions clés en s'appuyant sur différentes hypothèses. Notre hypothèse de référence suppose que la part du Canada dans la production nord-américaine restera assez stable. Nous consulterons l'industrie avant de mettre la touche finale aux hypothèses de production, mais nous pourrions prendre le niveau moyen des deux ou trois dernières années, en tenant compte de ce que nous savons des projets de General Motors pour Oshawa. Nous supposons, pour débuter, que la productivité continuera de s'améliorer, et examinons de près les données démographiques de l'industrie. En supposant que les employés continuent de partir pour la retraite au même âge et au même rythme, et que les nouveaux venus continuent d'entrer dans le marché du travail de l'industrie automobile au même rythme, nous serons en mesure de prévoir à la fois l'offre et la demande dans les professions clés. Ces prévisions de référence indiqueront clairement l'incidence du vieillissement de l'effectif sur l'industrie.

Selon nous, comme la production a varié de quelque 1,5 million de véhicules en 2009 — pendant la crise financière — à quelque 2,5 millions de véhicules en 2012, et puisque environ 2 millions de véhicules ont été produits en 2018, il est raisonnable que les prévisions de croissance supposent que le Canada produit 20 % plus de véhicules que dans notre prévision de référence. Notre prévision de contraction suppose que le Canada produit 20 % moins de véhicules que dans notre prévision de référence. Cette fourchette est compatible avec la variation récente du niveau de production.

Comme les fabricants canadiens de pièces exportent environ 63 % de leur production, nous remarquons qu'elle ne diminuera pas forcément de 20 % si les activités d'assemblage diminuent de 20 %. En fait, il est possible que les producteurs canadiens remplacent, en tout ou en partie, les 37 % des commandes qui sont destinées au marché intérieur par d'autres commandes. Cependant, en ce qui a trait au présent exercice, nous allons supposer que si le Canada a du mal à obtenir des investissements en capital de FEO, il aura du mal à obtenir des investissements de fabricants de pièces. Ainsi, dans notre prévision de contraction, nous supposons que la production de pièces diminuera également de 20 %. Inversement, dans notre prévision de croissance, nous supposons une production de pièces supérieure de 20 % à notre prévision de référence.

## RÉFÉRENCES

- Automotive Policy Research Centre, *APRC Briefing Note for the Ontario Auto Mayors: Provincial Incentives for Automotive Manufacturing*, Ontario, 21 juillet 2016.
- « Un appel à l'action : II. Rapport du Comité sur la compétitivité du secteur manufacturier du Conseil du partenariat pour le secteur canadien de l'automobile (CPSCA) », <http://capcinfo.ca/fr/mcwgreport.html>.
- Piecyk, A., C. Yates et G.D. Mordue, *One-Stop Shopping for Investment Attraction: Does the ProMexico Model Work for Canada? The Case of the Automotive Industry*, Automotive Policy Research Centre (APRC), 2016.
- Statistique Canada, tableau 27-10-0333-01, « Dépenses au titre de la recherche et développement intramuros des entreprises, selon le groupe d'industries fondé sur le Système de classification des industries de l'Amérique du Nord (SCIAN), le pays de contrôle et le type de dépenses (x 1 000 000) », 2019.
- Sweeney, B., *Canadian Automotive Industry Profile*, CSTEC et l'Automotive Policy Research Centre (APRC), mars 2019.
- Sweeney, B. et G.D. Mordue, « The Restructuring of Canada's Automotive Industry, 2005–2014 », *Canadian Public Policy/Analyse des politiques*, janvier 2017.
- Tanguay, R., « En route pour gagner », Rapport du conseiller pour le secteur automobile auprès du ministre de l'Innovation, des Sciences et du Développement économique du Canada et du ministre du Développement économique et de la Croissance de l'Ontario, janvier 2018, [http://capcinfo.ca/images/PDF/CAPC\\_Automotive%20Report-fr.pdf](http://capcinfo.ca/images/PDF/CAPC_Automotive%20Report-fr.pdf)
- Yates, C. et J. Holmes, *The Future of the Canadian Auto Industry*, Centre canadien de politiques alternatives, février 2019.
- Yates, C. et H. Lewchuk, « What Shapes Automotive Investment Decisions in a Contemporary Global Economy? », *Canadian Public Policy/Analyse des politiques*, vol. 43, no S1, janvier 2017, p. S16-S29, <https://doi.org/10.3138/cpp.2016-043>.