



PROFIL DE L'INDUSTRIE AUTOMOBILE PROVINCIALE : Québec

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.

Octobre 2019

Funded by the
Government
of Canada

Canada

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 région et par profession, 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 d'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'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.

Coalition canadienne de la formation professionnelle et de l'emploi : cstec.ca

Prism Economics and Analysis : prismeconomics.com

Automotive Policy Research Centre : automotivepolicy.ca

Octobre 2019

Table des matières

Sommaire.....	5
Contexte du projet.....	6
Introduction.....	9
Économie de la province.....	9
Considérations relatives à la main-d'œuvre de la province.....	13
Population, répartition par âge et diversité provinciale.....	13
Niveau de scolarité	17
Activité sur le marché du travail	18
Analyse de la fabrication automobile dans la province	19
Profil de l'emploi dans l'industrie automobile.....	24
Marché du travail dans l'industrie automobile.....	26
Concurrence d'autres industries.....	28
Données démographiques dans l'industrie automobile.....	29

Cette page a été laissée en blanc pour l'impression recto verso.

Sommaire

Le Québec joue un rôle crucial dans l'économie canadienne, totalisant près de 20 % du PIB national pour chaque année comprise entre 1997 et 2017. En 2018, on a estimé le PIB de la province à 331 milliards de dollars, générés à 14 % par le secteur manufacturier. Le secteur manufacturier est également un important employeur dans la province, représentant 12 % de la population active. Les perspectives économiques du Québec sont positives, annonçant une croissance annuelle du PIB d'au moins 1,9 % jusqu'en 2029. Toutefois, on s'attend à ce que la croissance de la contribution au PIB du secteur manufacturier provincial ralentisse au cours des prochaines années.

Le Québec comptait également plus de 8,6 millions d'habitants en 2018, pesant pour environ 22 % de la population totale du Canada. La population québécoise devrait dépasser 8,7 millions d'habitants d'ici 2020 et atteindre près de 10 millions d'ici 2030. La croissance démographique de la province est en grande partie déterminée par la migration depuis deux décennies. La migration nette a représenté plus de 75 % de la variation totale de la population provinciale en 2018. Comme la baisse du taux de natalité annonce un faible mouvement naturel de la population, la croissance démographique est susceptible de rester déterminée par la migration. Suivant les tendances actuelles, la proportion de la variation de la population québécoise totale expliquée par la migration nette devrait dépasser 95 % d'ici 2030. On s'attend à ce que la population de la province suive une tendance au vieillissement, la part des personnes âgées de 65 ans et plus devant passer de 18 % en 2016 à 23 % d'ici 2030. Le taux de chômage du Québec, ou la proportion de chômeurs dans la population active, était assez faible, à 5,5 % en 2018, juste en dessous de la moyenne nationale de 5,8 %.

Les ventes de véhicules automobiles neufs au Québec augmentent lentement depuis 2010, étant passées de moins de 420 000 cette année-là à 460 000 en 2018. Toutefois, la part provinciale de toutes les ventes de véhicules au Canada a diminué, passant de 26 % à 23 % au cours de la même période. De plus, le Québec a enregistré un déficit de la balance commerciale des produits automobiles de 543 millions de dollars en 2018 en raison du déficit croissant des échanges de pièces pour véhicules automobiles.

L'industrie automobile du Québec employait 10 719 travailleurs dans 68 entreprises en 2018, selon les conclusions de relations au sein de l'industrie, sinon tirées de sites Web d'entreprises, de documents sur l'industrie et d'autres sources de données accessibles au public. Ayant atteint un sommet en 2018, l'emploi est plutôt stable depuis cinq ans. La province compte des usines d'assemblage d'autobus qui employaient environ 2 900 travailleurs en 2018. Les fournisseurs de pièces indépendants du Québec emploient près de 8 000 travailleurs. New Flyer, Paccar et Prevost sont les plus importants employeurs liés à l'industrie automobile dans la province.

Contexte du projet

L'industrie automobile revêt une importance cruciale pour le bien-être économique du Canada. Malgré une tendance à la baisse qui se manifeste depuis dix ans, le Canada a encore produit plus de 2 millions de véhicules en 2018. De plus, la capacité de production des usines d'assemblage de véhicules s'établit à plus de 2,3 millions d'unités par année. L'industrie pesait directement pour plus de 8 % du PIB manufacturier du Canada et pour 17 % de celui de l'Ontario en 2017. L'industrie contribue également à l'économie canadienne par ses dépenses en immobilisations, qui ont totalisé 1,7 milliard de dollars en 2017, ainsi qu'en recherche et développement, où les entreprises ont encore dépensé 265 millions de dollars en 2018. Toutefois, les deux types de dépenses ont diminué depuis la première moitié des années 2000. Enfin, l'industrie canadienne de l'automobile est étroitement liée au marché mondial par le commerce extérieur. La plupart des véhicules produits au Canada sont exportés, surtout aux États-Unis. Les États-Unis représentent également la principale destination des pièces et composantes automobiles fabriquées ici. Le Canada aussi importe des véhicules et des pièces, principalement des États-Unis et du Mexique, mais aussi du Japon, de l'Allemagne, de la Corée du Sud et de la Chine. Bien que le Canada ait dégagé un surplus commercial de véhicules par le passé, malgré des échanges de pièces déficitaires, il a été confronté à un déficit pour l'ensemble des deux sous-industries en 2018, pour un total de 24,6 milliards de dollars.

L'industrie automobile est un des principaux déterminants de l'innovation dans le secteur de la fabrication de pointe ; de plus en plus, elle stimule le changement dans un large éventail d'industries. En plus des nouvelles technologies de fabrication et des nouveaux systèmes de production qui permettront d'accroître la productivité et la compétitivité, l'industrie met au point en ce moment des solutions novatrices aux défis liés à la connectivité des véhicules et aux systèmes avancés d'aide à la conduite. En outre, elle fait œuvre de pionnière dans le domaine de l'allègement des véhicules et des sources d'énergie alternatives afin de réduire les émissions de gaz à effet de serre (GES). Un rapport d'expert sur l'industrie automobile publié récemment indique comment l'industrie peut atteindre ses objectifs. Il estime que le déploiement des talents et des compétences est la clé du succès de l'industrie et recommande une analyse détaillée de son effectif¹. De même, dans son dernier rapport de la série « Un appel à l'action », le Conseil du partenariat pour le secteur canadien de l'automobile (CPSCA) encourage les entreprises à collaborer avec le gouvernement et ses organismes pour investir dans l'effectif actuel et futur².

Comme les employés talentueux et compétents seront les artisans de cette innovation, en plus de favoriser la prospérité de l'industrie, il est important d'entreprendre l'analyse exhaustive de l'effectif requis pour concevoir et construire les véhicules, pièces et systèmes à forte composante technologique d'aujourd'hui et de demain. Par conséquent, la Coalition canadienne de la formation professionnelle et de l'emploi ainsi que l'Automotive Policy Research Centre (APRC) mènent en ce moment une analyse exhaustive du marché du travail dans l'industrie automobile et sa chaîne d'approvisionnement. Le projet est financé par le Programme d'initiatives sectorielles du gouvernement du Canada et arrivera à son terme dans trois ans.

Dans sa définition traditionnelle, le Système de classification des industries de l'Amérique du Nord (SCIAN) divise la fabrication automobile en deux principales sous-industries : la fabrication de véhicules

¹ Tanguay, Réal, *En route pour gagner*, janvier 2018.

² Conseil du partenariat pour le secteur canadien de l'automobile (CPSCA), *Un appel à l'action : II*.

automobiles (code 3361 du SCIAN), qui comprend la construction des châssis, et la fabrication de pièces pour véhicules automobiles (code 3363 du SCIAN). Selon les données recueillies dans le cadre du recensement de 2016, ces sous-industries emploient ensemble directement 125 000 Canadiens et Canadiennes. Toutefois, cette définition de l'industrie sous-estime l'effectif parce qu'elle exclut les établissements que Statistique Canada a classés de façon inappropriée en leur attribuant un code du SCIAN qui ne s'applique pas à l'automobile. Les erreurs de classification se produisent parce que bon nombre de ces établissements ne consacrent qu'une partie de leur production à des activités liées à l'automobile et qu'ils ne se trouvent pas toujours dans la chaîne d'approvisionnement automobile³. Un rapport publié en 2017 par l'APRC établissant le profil de l'industrie automobile du Canada a repéré plus de 200 établissements de fabrication de pièces automobiles auxquels on n'a pas attribué le code 3361 ou 3363 du SCIAN⁴. Visant ces entreprises mal classées, les estimations de l'emploi dans l'industrie automobile réalisées par l'APRC, qui complètent les données de Statistique Canada avec des estimations au niveau des établissements, situaient l'effectif de l'industrie à plus de 140 000 personnes en 2016.

Plutôt que de limiter la fabrication automobile aux deux principaux codes du SCIAN que Statistique Canada lui a attribués, ce projet élargira la définition de l'industrie aux producteurs qui figurent dans la chaîne d'approvisionnement, mais qui ont été classés dans un autre secteur d'activité. Cette définition élargie de l'industrie automobile comprendra les établissements des catégories suivantes :

1. **Assemblage de véhicules d'origine** – Usine d'assemblage de voitures et de camions légers appartenant à des fabricants d'équipement d'origine (FEO), notamment Ford, Fiat Chrysler Automobiles (FCA), Toyota, Honda et General Motors.
2. **Approvisionnement en pièces d'origine** – Usine de fabrication de pièces et de composantes pour véhicules automobiles qui appartient à un FEO. Elle produit notamment des moteurs à combustion interne, des transmissions, des roues monobloc et d'autres éléments structurels métalliques, ainsi que des garnitures et des moulures intérieures ou extérieures, en plastique ou en composite.
3. **Approvisionnement indépendant en pièces automobiles** – Établissement dont l'objectif premier est de fournir des pièces et des composantes, sinon des services à valeur ajoutée (le sous-assemblage ou le jalonement, par exemple) dans la chaîne d'approvisionnement des FEO.
4. **Approvisionnement indépendant en pièces diversifiées** – Établissement qui approvisionne les FEO ou les fournisseurs de pièces automobiles, mais qui approvisionne également un certain nombre d'autres entreprises.
5. **Outillage et automatisation automobiles** – Établissement qui fournit des machines-outils, des matrices, des moules ou des équipements d'automatisation (des cellules de soudage, des presses ou des chaînes d'assemblage complètes, par exemple) aux FEO et aux fournisseurs de pièces.
6. **Autobus et camions lourds** – Établissement qui fabrique des autobus ainsi que des camions moyens ou lourds, sinon qui a pour objectif premier de fournir des pièces et des composantes aux fabricants d'autobus et de camions lourds.
7. **Technologie automobile** – Établissement qui construit ou met au point des technologies automobiles, notamment celles qui s'ajoutent au véhicule (les logiciels intégrés, par exemple),

³ Sweeney, Brendan A. et Greigory D. Mordue, « The Restructuring of Canada's Automotive Industry, 2005-2014 », *Canadian Public Policy/Analyse des politiques*, vol. 43, suppl. n° 1, janvier 2017, pp. s1 à s15.

⁴ Sweeney, Brendan A., *A Profile of the Automotive Manufacturing Industry in Canada, 2012-2016*, Automotive Research Policy Centre, avril 2017.

au processus de production (les systèmes de surveillance de la chaîne d'assemblage, par exemple) ou aux infrastructures (les bornes de recharge pour véhicules électriques, par exemple).

8. **Matières premières** – Établissement engagé principalement dans la production et la transformation de matières premières (l'acier, le caoutchouc ou le verre, par exemple) destinées à la fabrication automobile.

Il est à remarquer que, bien que certains établissements puissent faire partie de plus d'une de ces catégories, on ne les attribue au final qu'à une seule. Le classement des établissements s'appuie sur les travaux de recherche et les connaissances spécialisées de l'équipe du projet.

Les activités suivantes viennent s'ajouter aux deux principaux codes attribués par le SCIAN à la fabrication automobile pour élargir la définition de l'industrie :

- Fabrication de peintures, de revêtements et d'adhésifs (code 3255 du SCIAN)
- Fabrication de produits en plastique (code 3261 du SCIAN)
- Fabrication de produits en caoutchouc (code 3262 du SCIAN)
- Fabrication de verre et de produits en verre (code 3272 du SCIAN)
- Sidérurgie (code 3311 du SCIAN)
- Fabrication de produits en acier à partir d'acier acheté (code 3312 du SCIAN)
- Fonderies (code 3315 du SCIAN)
- Forgeage et estampage (code 3321 du SCIAN)
- Fabrication de coutellerie et d'outils à main (code 3322 du SCIAN)
- Fabrication de produits d'architecture et d'éléments de charpentes métalliques (code 3323 du SCIAN)
- Fabrication d'articles de quincaillerie (code 3325 du SCIAN)
- Ateliers d'usinage, fabrication de produits tournés, de vis, d'écrous et de boulons (code 3327 du SCIAN)
- Revêtement, gravure, traitement thermique et activités analogues (code 3328 du SCIAN)
- Fabrication de matériel informatique et périphérique (code 3341 du SCIAN)
- Fabrication de matériel de communication (code 3342 du SCIAN)
- Fabrication de semi-conducteurs et d'autres composants électroniques (code 3344 du SCIAN)
- Fabrication d'instruments de navigation, de mesure et de commande et d'instruments médicaux (code 3345 du SCIAN)
- Fabrication de matériel électrique d'éclairage (code 3351 du SCIAN)
- Fabrication de matériel électrique (code 3353 du SCIAN)
- Fabrication d'autres types de matériel et de composants électriques (code 3359 du SCIAN)
- Architecture, génie et services connexes (code 5413 du SCIAN)
- Conception de systèmes informatiques et services connexes (code 5415 du SCIAN)
- Services de conseils en gestion et de conseils scientifiques et techniques (code 5416 du SCIAN)
- Grossistes-marchands de véhicules automobiles, et de pièces et d'accessoires de véhicules automobiles (code 415 du SCIAN)

Un des défis essentiels de ce projet consistera à bien comprendre ce qui lie les entreprises exerçant ces activités et les entreprises des principaux codes attribués à l'automobile par le SCIAN. Nous adopterons une démarche double pour être certains que la définition élargie du secteur reflétera fidèlement le profil de l'industrie canadienne de l'automobile :

1. Suivant une **démarche ascendante**, nous nous servirons d'une base de données au niveau des établissements pour déterminer chacun des producteurs qui jouent un rôle dans la chaîne d'approvisionnement automobile.
2. Dans le cadre d'une **démarche descendante**, nous utiliserons les tableaux entrées-sorties de Statistique Canada qui suivent les transactions interindustrielles afin de mieux comprendre les contributions à l'emploi et à la production des établissements de l'industrie auxquels le SCIAN a attribué un code ne s'appliquant pas à l'automobile.

Les estimations préliminaires fondées sur cette démarche indiquent que l'industrie automobile employait environ 177 000 travailleurs au Canada en 2015.

Introduction

Le Québec est la deuxième province la plus peuplée du pays, puisqu'il compte 23 % de la population canadienne, en plus de s'étendre sur 1,3 million de kilomètres carrés.

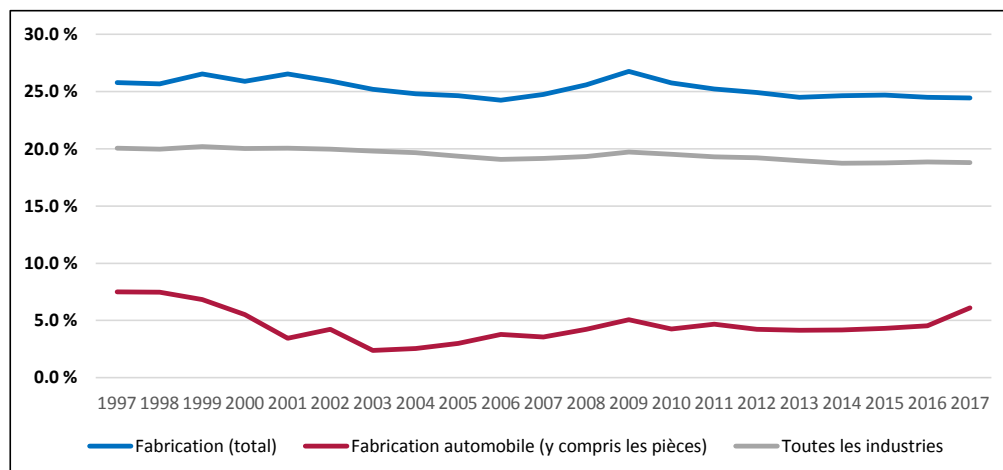
Ce profil provincial comprend trois sections principales. La première présente une discussion sur l'économie provinciale, notamment sur les perspectives du PIB. La deuxième expose les considérations relatives à la main-d'œuvre au regard de la population, des caractéristiques démographiques et de la population active de la province. La dernière donne un aperçu de l'industrie automobile provinciale, y compris les tendances récentes, les employeurs clés et les principales professions. Nous avons également préparé un profil séparé pour la région de Montréal.

Toutes les données figurant dans ce profil représentent des moyennes provinciales. Sauf indication contraire, les données sur l'industrie automobile font référence aux deux principaux codes d'activité économique attribués par Statistique Canada à la fabrication de véhicules automobiles (le code 3361 du SCIAN) et à la fabrication de pièces pour véhicules automobiles (le code 3363).

Économie de la province

Le Québec forme la deuxième économie provinciale en importance au Canada et, de 1997 à 2017, il a contribué pour environ 25 % au PIB manufacturier national. De plus, son industrie automobile totalisait entre 2 et 8 % du PIB généré par la fabrication automobile du pays.

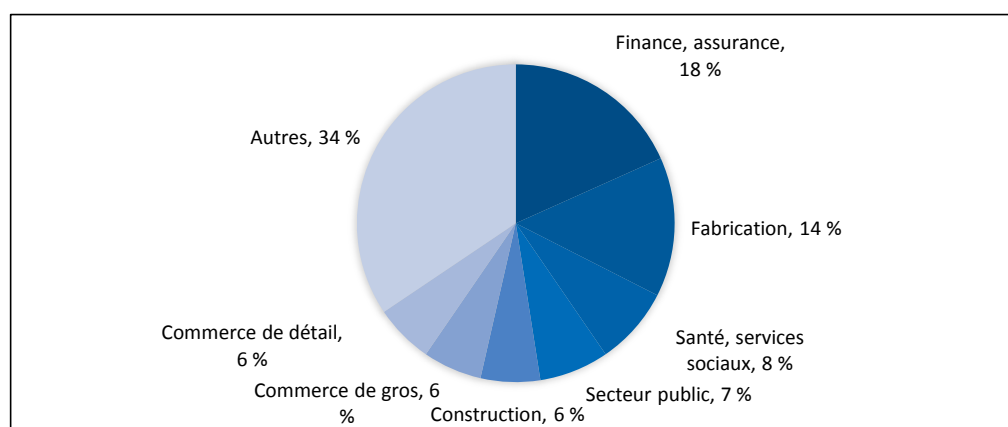
Part provinciale du PIB national, 1997-2018



Source : Coalition canadienne de la formation professionnelle et de l'emploi, Statistique Canada.

Le PIB du Québec totalisait environ 331 milliards de dollars en 2017. De toutes les industries, les finances et l'assurance sont celles qui ont le plus contribué au PIB de la province, pesant pour près du cinquième (18 %), soit environ 191 milliards de dollars. Le prochain groupe d'industries en importance, l'immobilier, la location et l'achat-bail, représentait 11 % de l'économie provinciale. La construction (8 % du PIB), la santé et les services sociaux (8 %) ainsi que le commerce de gros (7 %) figuraient parmi les autres industries importantes.

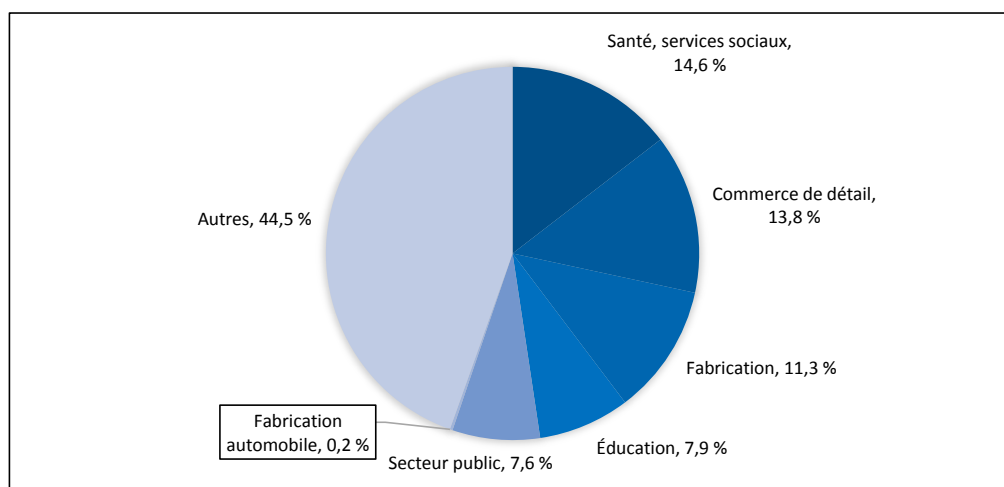
Parts du PIB provincial selon l'industrie, 2017



Source : Coalition canadienne de la formation professionnelle et de l'emploi, Statistique Canada.

Selon la taille de l'effectif, les industries les plus importantes de la province comprenaient la santé et les services sociaux (14,6 % de l'effectif total), le commerce de détail (13,8 %) et les autres industries manufacturières (11,3 %), alors que la fabrication de véhicules automobiles représentait 0,2 %.

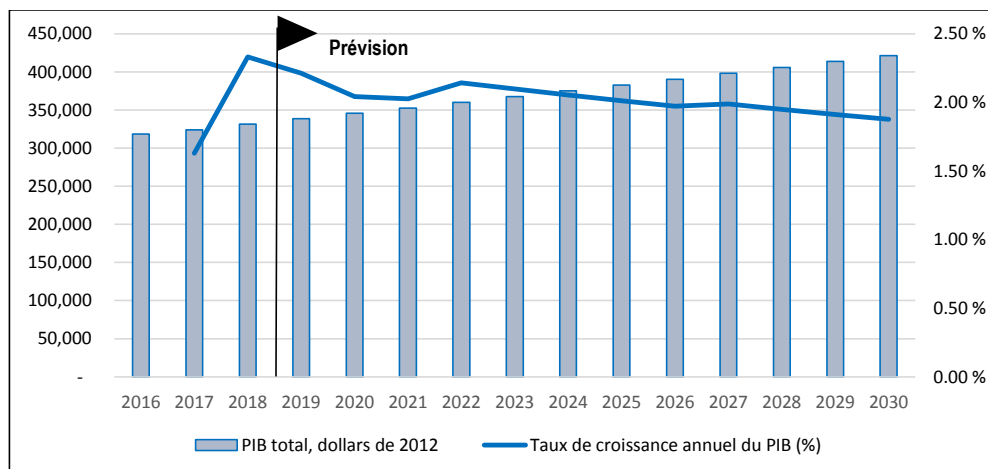
Part de l'effectif provincial selon l'industrie, 2016



Source : Coalition canadienne de la formation professionnelle et de l'emploi, Statistique Canada.

On s'attend à ce que les perspectives économiques de la province soient positives au cours de la prochaine décennie. Le PIB provincial devrait croître de 2,21 % en 2019 et de 2,03 % en 2021, pour dépasser 552 milliards de dollars. De plus, on prévoit que le PIB augmentera d'au moins 1,9 % par année de 2019 à 2029, c'est-à-dire de plus de 89 milliards de dollars, et de 1,8 % en 2030.

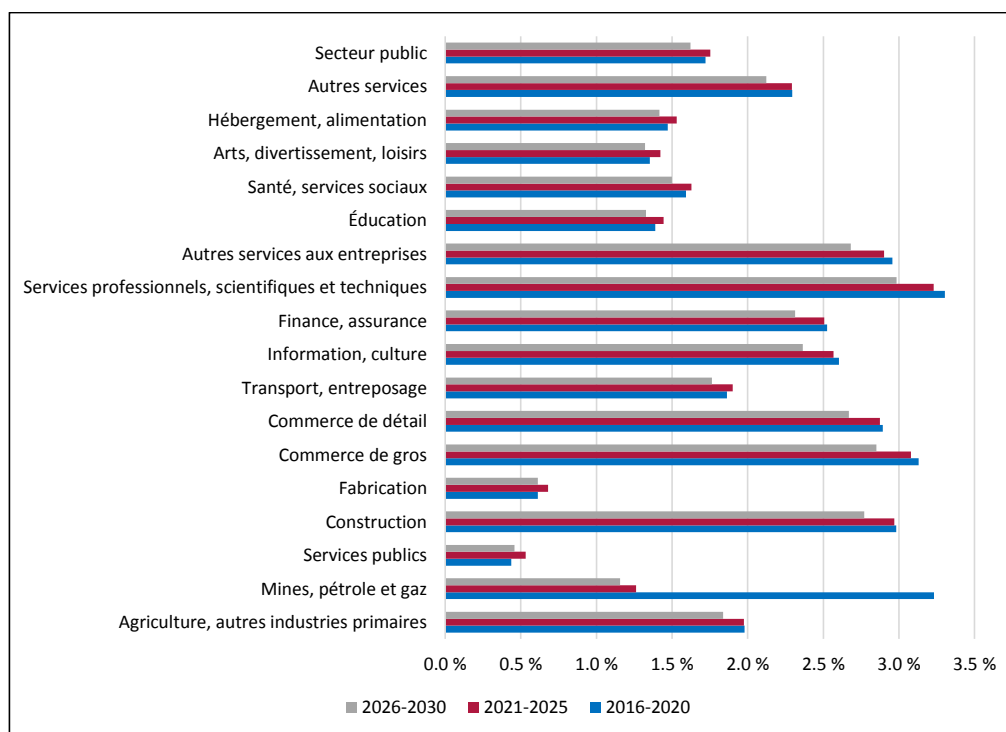
Perspectives du PIB provincial, 2016-2030



Source : Coalition canadienne de la formation professionnelle et de l'emploi, Metro Economics.

Bien que les perspectives de croissance du PIB total de la province soient favorables, les projections par secteur varient de façon non négligeable. Au cours des dernières années, des industries comme l'exploitation minière et pétrolière (3,2 %), la construction (3,0 %) ainsi que le commerce de détail (2,9 %) ont connu une forte croissance de leur contribution au PIB, laquelle se poursuivra jusqu'en 2020. On prévoit que le commerce de gros (3,1 %) connaîtra la plus forte croissance de 2021 à 2025, alors que le secteur manufacturier (0,7 %) et les services d'utilité publique (0,5 %) connaîtront une faible croissance au cours de la même période. On s'attend à ce que les services professionnels et scientifiques (3,0 %), de même que le commerce de gros (2,9 %), poursuivent leur forte croissance au cours de la période de 2026 à 2030. Le secteur manufacturier, qui comprend la fabrication automobile, devrait voir la croissance de sa contribution au PIB ralentir au cours des prochaines années. Le taux de croissance devrait diminuer pour s'établir à 0,6 % pour la période de 2026 à 2030.

Taux de croissance annuelle moyen du PIB provincial par industrie, 2016-2030



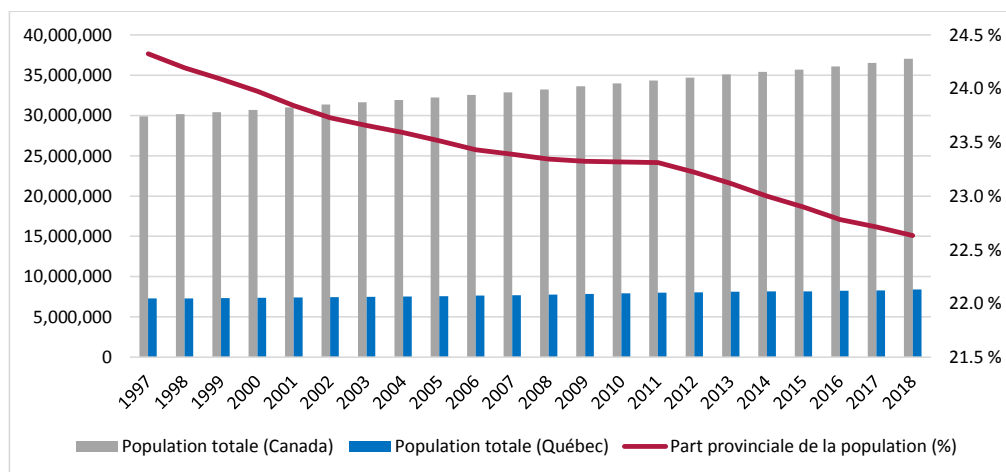
Source : Coalition canadienne de la formation professionnelle et de l'emploi, Metro Economics.

Considérations relatives à la main-d'œuvre de la province

Population, répartition par âge et diversité provinciale

Deuxième province canadienne après l'Ontario, le Québec comptait plus de 8,6 millions d'habitants en 2018. La part provinciale de la population totale du Canada a légèrement diminué au cours des deux dernières décennies, passant de 24,2 % en 1997 à 22,6 % en 2018. L'agglomération la plus importante du Québec est la région métropolitaine de recensement (RMR) de Montréal, où vit près de 50 % de la population.

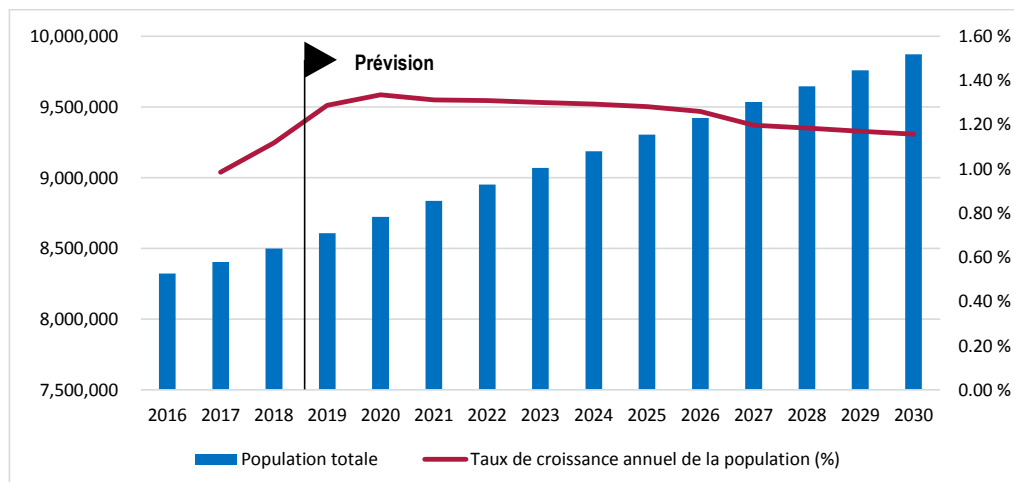
Tendance démographique à l'échelle provinciale, 1997-2018



Source : Coalition canadienne de la formation professionnelle et de l'emploi, Statistique Canada.

Quant à l'évolution future, la population de la province devrait atteindre 8,7 millions de personnes d'ici 2020. On s'attend ensuite à ce que la population augmente de 5,3 % de 2021 à 2025 pour s'établir à 9,3 millions. On prévoit cependant que le taux de croissance ralentira à 4,8 % au cours de la seconde moitié de la prochaine décennie, portant la population à 9,8 millions en 2030.

Perspectives de la population provinciale totale, 2016-2030

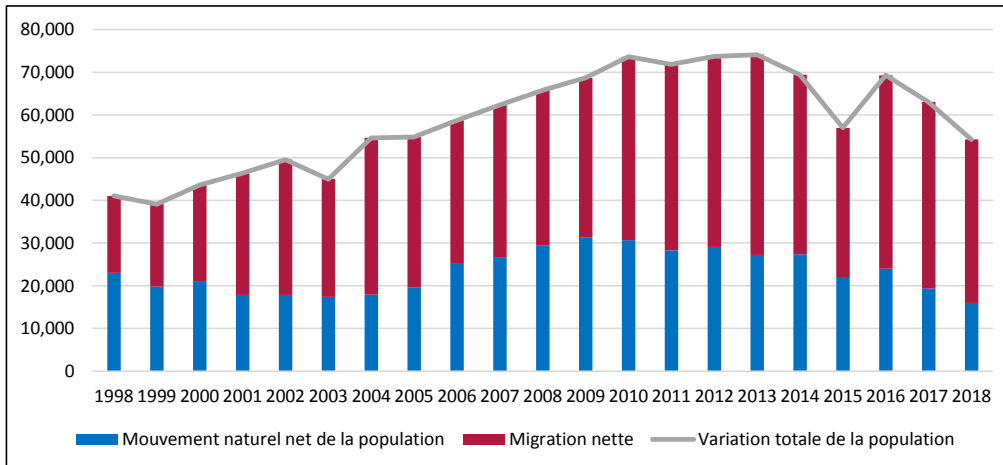


Source : Coalition canadienne de la formation professionnelle et de l'emploi, Metro Economics.

La variation de la population totale se produit en raison du mouvement naturel net de la population (c'est-à-dire la différence entre le nombre de naissances et le nombre de décès dans une province) et de la migration nette (la différence entre le nombre de personnes qui entrent dans une province et le nombre de celles qui en sortent). Il peut s'avérer utile de catégoriser la variation totale de la population d'une province en s'appuyant sur ces composantes pour déterminer si la croissance sera déterminée par le mouvement naturel ou par l'immigration.

La croissance démographique du Québec est en grande partie déterminée par la migration depuis deux décennies. La migration nette a représenté plus de 75 % de la variation totale de sa population en 2018. De plus, la variation totale de la population provinciale a diminué sensiblement au cours des années où la migration nette a diminué, comme en 2003 et en 2015.

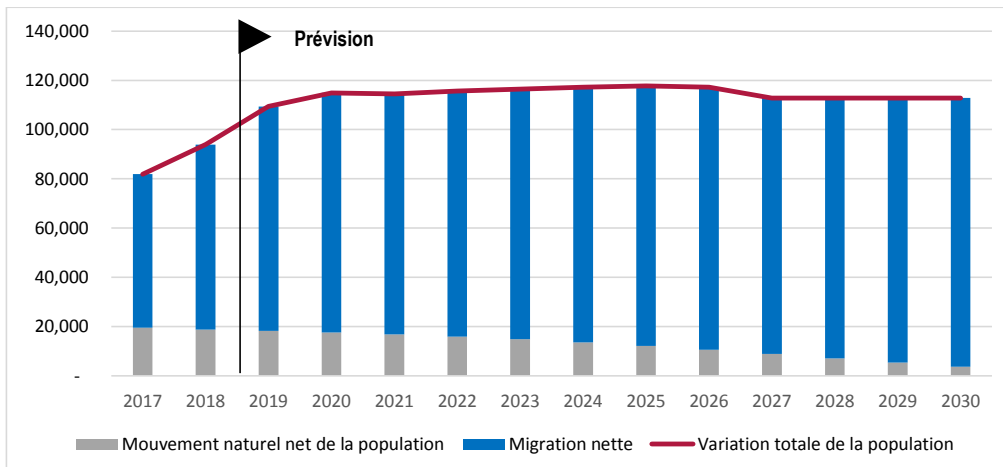
Tendance de la variation totale de la population provinciale, 1998-2016



Source : Coalition canadienne de la formation professionnelle et de l'emploi, Statistique Canada.

On s'attend à ce que le Québec dépende davantage de la migration pour stimuler sa croissance démographique au cours de la prochaine décennie. Suivant les tendances actuelles, la proportion de la variation totale de la population provinciale attribuable à la migration nette devrait dépasser 95 % d'ici 2030. On s'attend aussi à ce que le mouvement naturel net de la population réduise sa contribution à la croissance démographique en raison de la baisse prévue du nombre de naissances et de l'augmentation prévue du nombre de décès, entraînées par le vieillissement de la population, particulièrement au cours de la seconde moitié de la prochaine décennie. Dans l'ensemble, le Québec devrait ajouter en moyenne près de 110 000 personnes à sa population d'ici 2030.

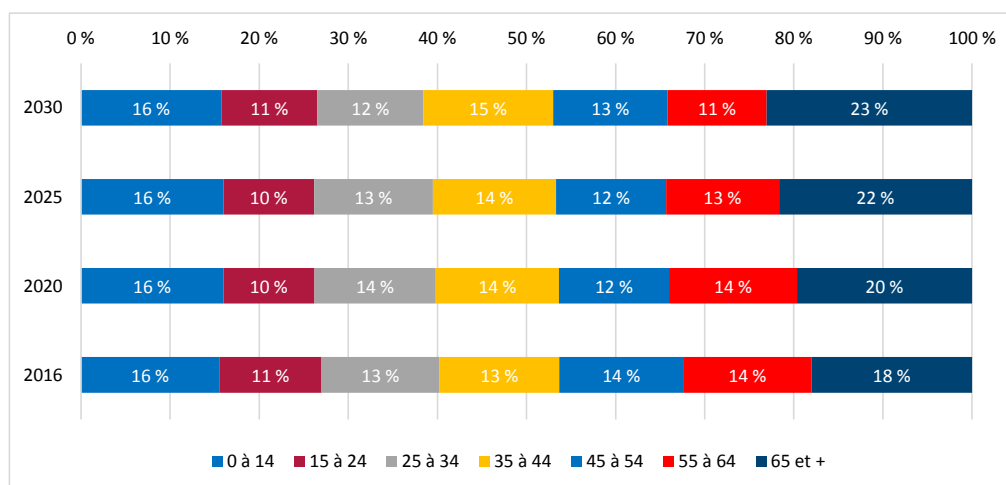
Perspectives de la variation totale de la population provinciale, 2016-2030



Source : Coalition canadienne de la formation professionnelle et de l'emploi, Statistique Canada.

On s'attend également à ce que la répartition par âge de la population provinciale évolue au cours des prochaines années. En 2018, on estimait que 18 % de la population avait 65 ans ou plus ; cette proportion devrait s'élever pour s'établir à 23 % d'ici 2030. Dans le cadre de cette tendance au vieillissement, la province connaîtra une baisse simultanée de la part de population des cohortes de 45 à 54 ans et de 55 à 64 ans. Dans les cohortes plus jeunes, la part de population des 15 à 24 ans devrait demeurer entre 10 % et 11 % au cours de la période. C'est important, puisque cette cohorte est traditionnellement la première source de nouveaux arrivants sur le marché du travail.

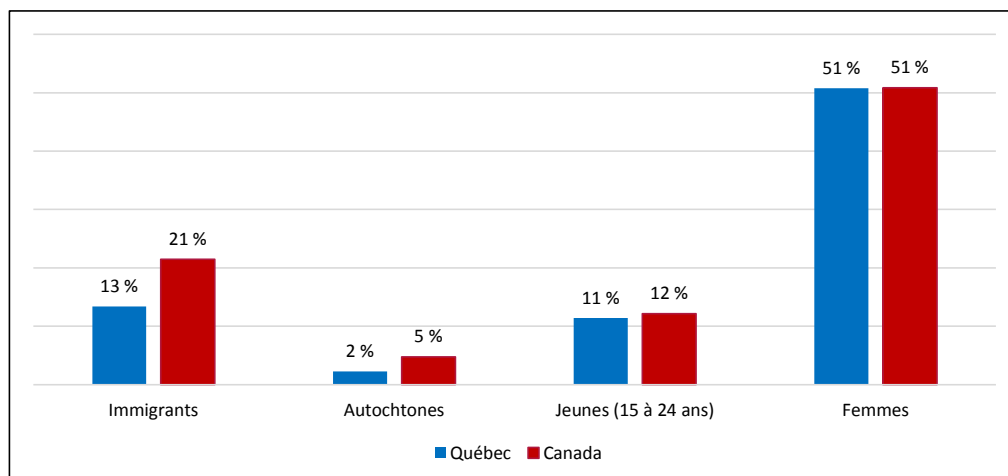
Perspectives de la population provinciale selon la répartition par âge, 2016-2030



Source : Coalition canadienne de la formation professionnelle et de l'emploi, Metro Economics.

Certains segments de la société sont vraisemblablement sous-représentés dans l'effectif de l'industrie automobile. Un examen de leur part de la population totale de la province peut illustrer l'importance du potentiel inexploité par l'industrie. La part de la population provinciale de ces groupes est généralement comparable à la moyenne nationale. En 2016, la part des immigrants, des peuples autochtones, des jeunes et des femmes de la province était semblable à celle de la population nationale. Cependant, les immigrants ne pesaient que pour 13 % de la population du Québec, comparativement à 21 % dans l'ensemble du Canada.

Diversité de la population à l'échelle provinciale et nationale, 2016



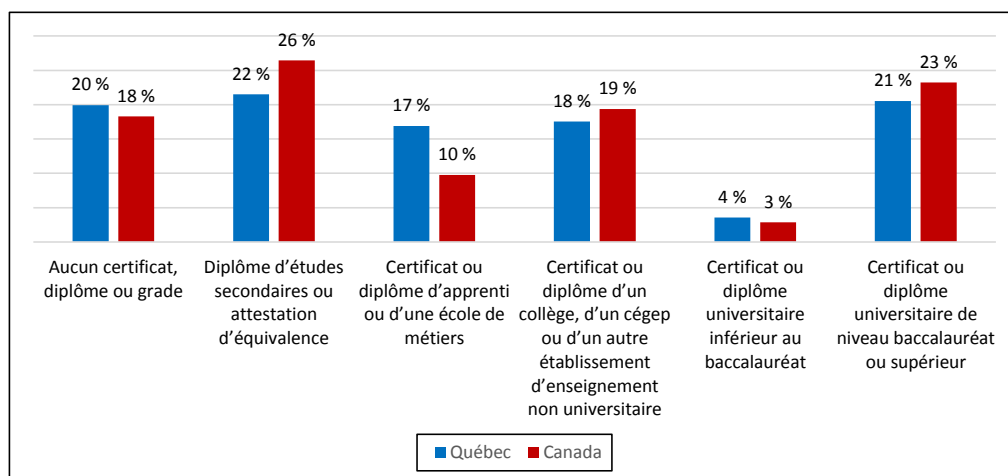
Source : Coalition canadienne de la formation professionnelle et de l'emploi, Statistique Canada.

Niveau de scolarité

Le niveau de scolarité de la population âgée de 15 ans et plus donne à l'industrie automobile des précisions importantes sur les qualifications de l'effectif et sur l'offre de main-d'œuvre. La comparaison des niveaux de scolarité de la province avec les moyennes nationales peut aider à cibler les compétences que la province a besoin de déployer dans son marché intérieur ou d'attirer depuis le marché extérieur.

En 2016, moins de la moitié (44 %) des Québécois et des Québécoises s'étaient munis d'un diplôme d'études secondaires, sinon ne détenaient aucun certificat, diplôme ou grade. La part des Canadiens et des Canadiennes qui sont dans la même situation est semblable. La part des détenteurs d'un certificat d'apprenti ou d'une école de métiers aussi était un peu plus grande dans cette province (17 %) que la moyenne nationale (10 %). Inversement, 21 % des habitants de la province détenaient un baccalauréat ou un grade supérieur, comparativement à 23 % au Canada.

Niveau de scolarité à l'échelle provinciale et nationale, 2016

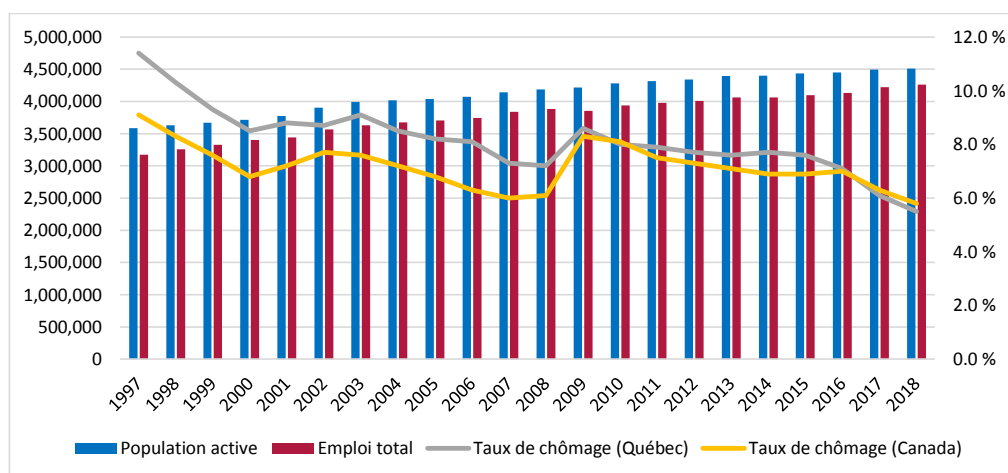


Source : Coalition canadienne de la formation professionnelle et de l'emploi, Statistique Canada.

Activité sur le marché du travail

En 2018, on estimait à 4,3 millions le nombre total d'emplois au Québec, tandis que la population active de la province, qui comprend les personnes qui travaillent et les chômeurs qui cherchent activement un emploi, s'élevait à 4,5 millions. Le taux de chômage, ou la proportion de chômeurs dans la population active, s'établissait à 5,5 %. Il s'agit d'une baisse par rapport à 2016 et à 2017, alors que le taux de chômage était de 7,1 % et de 6,1 % respectivement.

Tendance de l'emploi total à l'échelle provinciale, 1997-2018

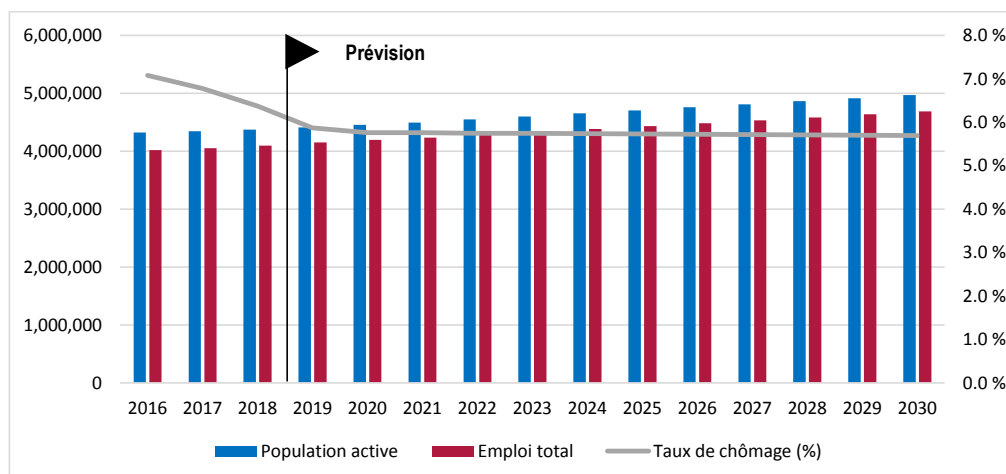


Source : Coalition canadienne de la formation professionnelle et de l'emploi, Statistique Canada.

Quant à l'évolution future, on s'attend à ce que la population active du Québec s'établisse à 5 millions de personnes d'ici 2030 et le nombre total d'emplois, à 4,5 millions. Le nombre total d'emplois dans la province devrait croître de 5,5 % de 2021 à 2025, puis de 4,8 % de 2026 à 2030. Enfin, le taux de chômage de la province devrait diminuer pour s'établir à 5,8 % d'ici 2020 avant de se stabiliser au cours de la prochaine décennie.

Comment [A1]: Dans le paragraphe précédent, le taux de chômage était de 5,5 % en 2018. Alors comment fera-t-il pour « diminuer à 5,8 % d'ici 2020 » ? Les deux paragraphes semblent parler du Québec.

Perspectives de l'emploi total à l'échelle provinciale, 2016-2030



Source : Coalition canadienne de la formation professionnelle et de l'emploi, Metro Economics.

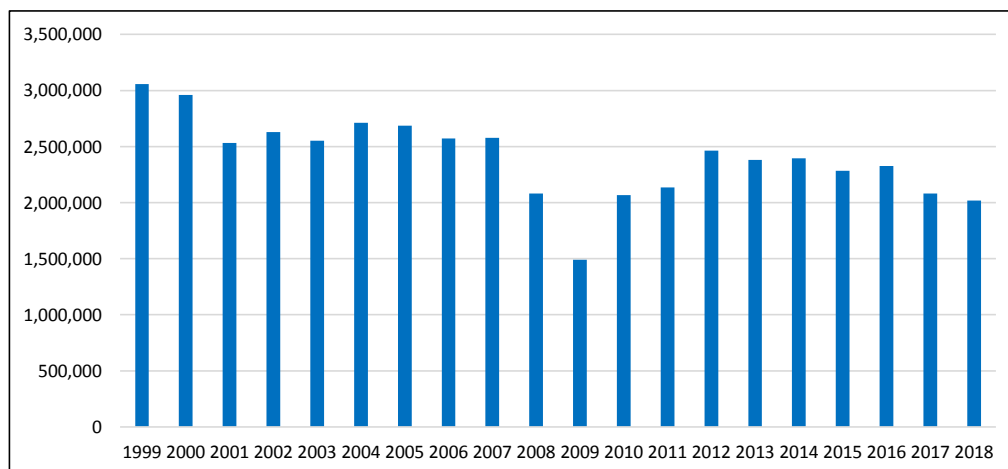
Analyse de la fabrication automobile dans la province

Les sections suivantes utilisent des données fondées sur la définition élargie de l'industrie automobile, le cas échéant, englobant les codes d'industrie traditionnels (le 3361 et le 3363 du SCIAN) et un ensemble d'industries supplémentaires. Vous trouverez plus de détails dans la section intitulée *Contexte du projet*.

Tendances récentes de la fabrication automobile

Les usines canadiennes d'assemblage ont construit un peu plus de 2 millions de véhicules automobiles en 2018. Le nombre d'unités fabriquées annuellement au Canada diminue depuis dix ans en raison de la réduction de la production dans un petit nombre d'usines d'assemblage. Toutefois, la plupart des usines d'assemblage canadiennes fonctionnent actuellement de 80 % à 100 % de leur capacité, et plusieurs entreprises ont récemment réalisé des investissements importants pour assurer la viabilité à long terme de ces usines.

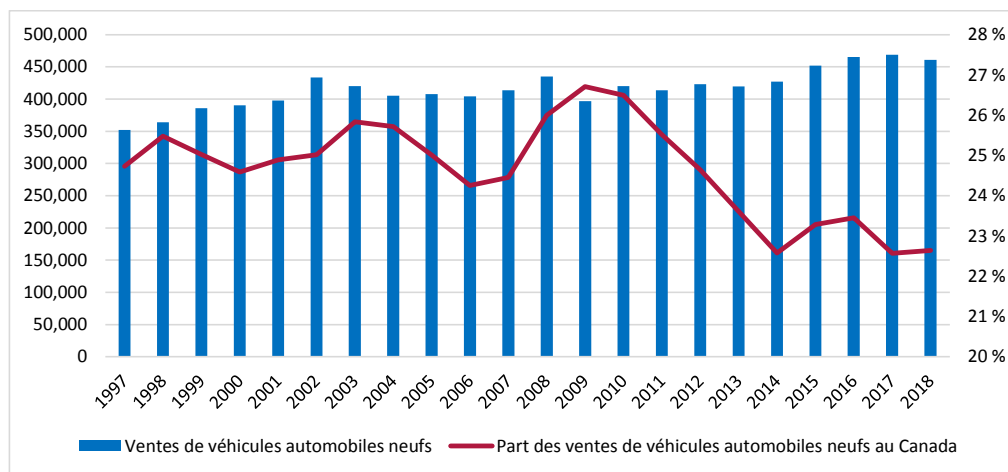
Production nationale de véhicules automobiles (unités), 1999-2018



Source : Coalition canadienne de la formation professionnelle et de l'emploi, Automotive News Canada, Organisation internationale des constructeurs automobiles.

Les ventes de véhicules automobiles neufs au Québec ont atteint leur plus haut niveau de la dernière décennie en 2017 avec 468 810 unités. Les ventes dans cette province pesaient pour 23 % des ventes totales de véhicules automobiles neufs au Canada en 2018, une légère baisse comparativement à 26 % en 2010. La demande des consommateurs s'est entièrement remise d'un plongeon effectué pendant la récession, alors que les ventes étaient descendues en dessous de 400 000 unités. Bien que les ventes aient atteint un haut niveau en 2017, elles ont légèrement fléchi en 2018, ce qui indique que le cycle des hausses rapides observé après la récession tire peut-être à sa fin.

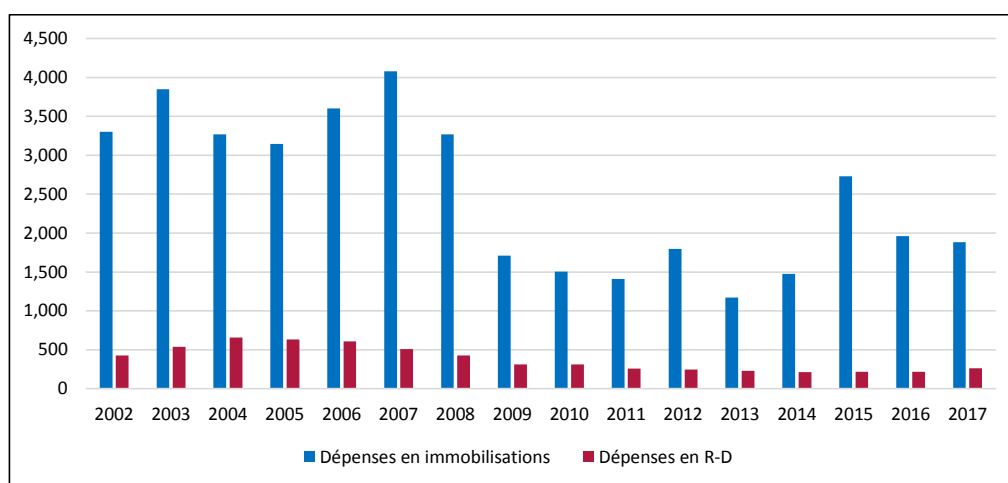
Ventes de véhicules automobiles neufs à l'échelle provinciale (unités), 1997-2018



Source : Coalition canadienne de la formation professionnelle et de l'emploi, Statistique Canada.

Les dépenses en immobilisations de l'industrie automobile canadienne ont presque atteint 1,9 milliard de dollars en 2017. Elles s'étaient établies à un peu plus de 1,7 milliard de dollars par année en moyenne de 2009 à 2016. La plupart de ces investissements ont servi à moderniser des installations existantes. Les FEO et les fabricants de pièces de l'industrie automobile canadienne ont également dépensé 261 millions de dollars en R-D en 2017. Les dépenses en R-D ont augmenté de près de 50 millions de dollars comparativement à 2016 ; les intervenants de l'industrie et les décideurs ont ainsi mis en évidence le rôle du Canada dans la conception de logiciels et la mise au point de nouvelles technologies automobiles. Toutefois, les dépenses en immobilisations et en R-D demeurent bien en dessous de leurs niveaux du début et du milieu des années 2000.

Dépenses en immobilisations et en R-D à l'échelle nationale (millions de dollars), 2002-2017

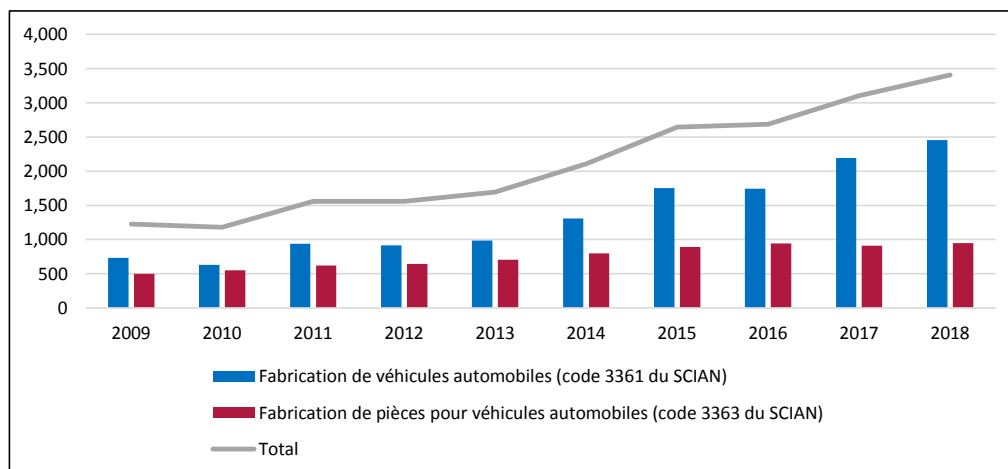


Source : Coalition canadienne de la formation professionnelle et de l'emploi, Statistique Canada.

L'industrie canadienne de la fabrication automobile dépend fortement du commerce extérieur. La grande majorité (jusqu'à 85 %) des véhicules construits au Canada est exportée. Presque tous ces véhicules sont destinés aux États-Unis. Bien qu'une bonne partie de la production canadienne de pièces automobiles soit destinée aux usines d'assemblage de véhicules et de fabrication de sous-ensembles au Canada, la majeure partie est destinée aux États-Unis. Les États-Unis représentent également la principale source d'importations canadiennes de véhicules et de pièces, suivis du Mexique. Le Japon, l'Allemagne et la Corée du Sud sont d'importantes sources d'importation de véhicules, alors que la Chine et le Japon nous fournissent des pièces. Le Canada a admis un déficit pour l'ensemble des échanges de véhicules et de pièces automobiles en 2018, un déficit record de 24,6 milliards de dollars pour les produits de cette industrie. L'accord commercial renégocié avec les États-Unis et le Mexique, appelé ACEUM, et les nouveaux accords commerciaux comme l'AECG et le PTPGP devraient avoir une incidence sur le commerce des produits automobiles du Canada.

Les tendances du commerce automobile du Québec reflètent étroitement celles observées à l'échelle nationale. Les exportations totales de produits automobiles en 2018 se sont établies à 3,4 milliards ; les véhicules assemblés en représentaient près des trois quarts. La valeur des exportations a augmenté de façon ininterrompue depuis 2010, atteignant un sommet en 2018.

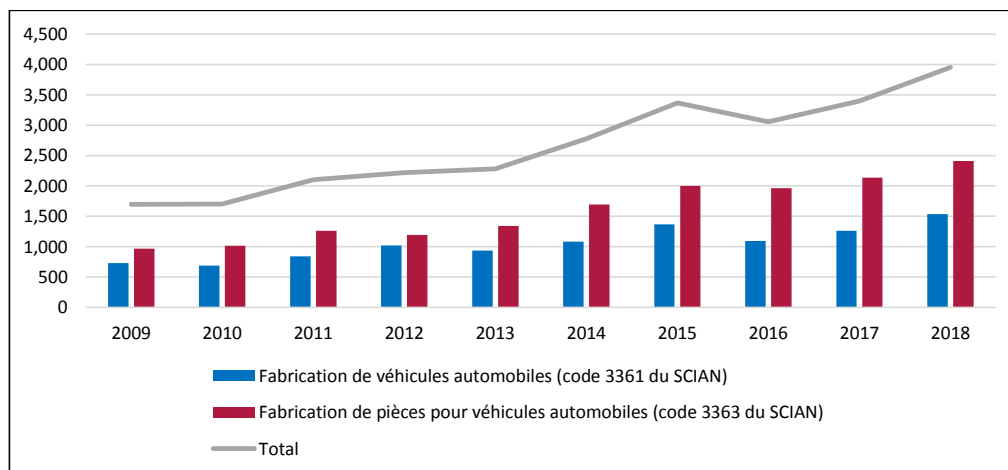
Exportations de l'industrie automobile provinciale (millions de dollars), 2009-2018



Source : Coalition canadienne de la formation professionnelle et de l'emploi, Statistique Canada.

On évalue à 4 milliards de dollars les importations de l'industrie en 2018, la répartition entre les véhicules (39 %) et les pièces (61 %) étant beaucoup moins inégale que celle observée dans les exportations. Même si elles ont enregistré une tendance à la hausse pendant une grande partie de la décennie, les importations ont diminué de 2015 à 2016.

Importations de l'industrie automobile provinciale (millions de dollars), 2009-2018

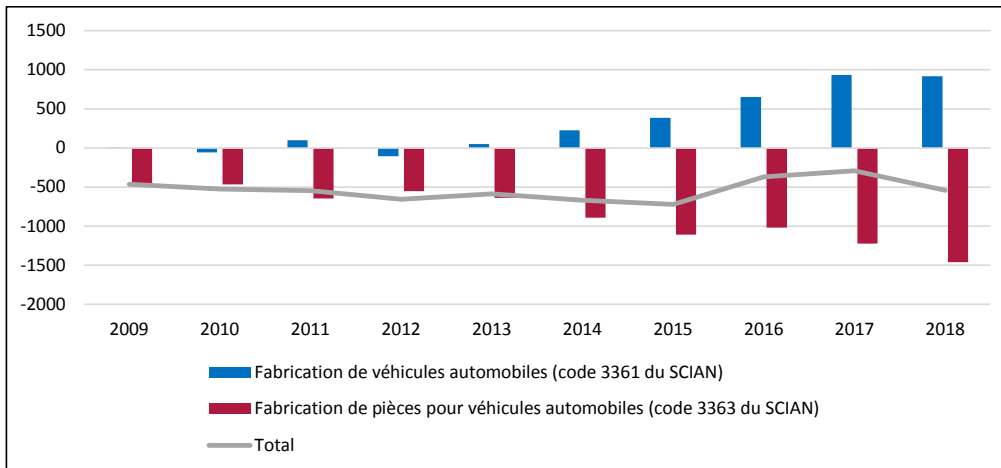


Source : Coalition canadienne de la formation professionnelle et de l'emploi, Statistique Canada.

Dans l'ensemble, le Québec a accusé un déficit commercial de 543 millions de dollars pour les produits automobiles en 2018. Depuis 2014, le Québec admet un déficit des échanges de pièces automobiles et un excédent des échanges de véhicules. Bien que ce soit encore vrai en 2018, l'excédent des échanges

de véhicules de 918 millions de dollars – c’est-à-dire un peu moins que les 932 millions de dollars de 2017 – n’a pas suffi à compenser le déficit des échanges de pièces de 1,46 milliard de dollars.

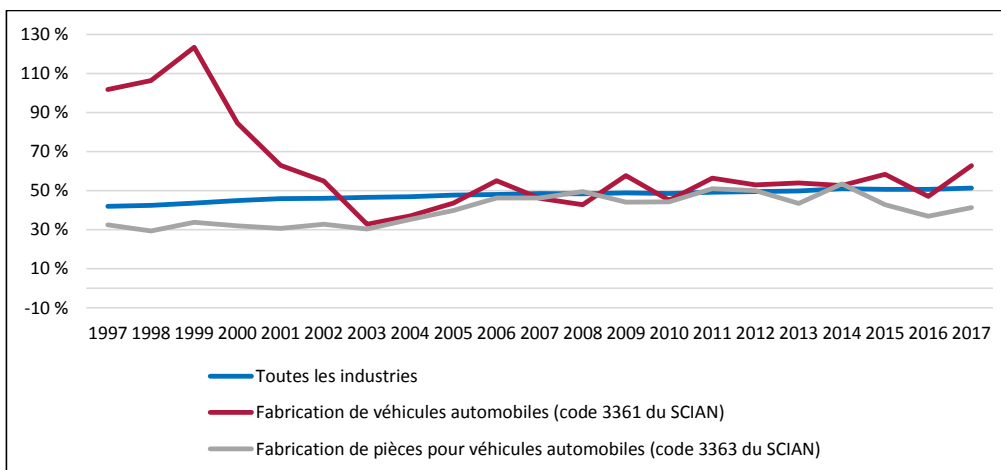
Balance commerciale des produits automobiles à l’échelle provinciale (millions de dollars), 2009-2018



Source : Coalition canadienne de la formation professionnelle et de l’emploi, Statistique Canada.

On entend par productivité du travail le rapport de la production réelle au nombre d’heures effectuées. De 1999 à 2003, la productivité du travail d’assemblage de véhicules a chuté de façon spectaculaire ; elle est restée depuis relativement stable, à environ 50 %. La productivité de la fabrication de pièces s’est avérée moins volatile, augmentant de 9 % au cours de la même période et demeurant comparable à la moyenne de l’ensemble des industries.

Productivité du travail dans l’industrie automobile provinciale, 1997-2017

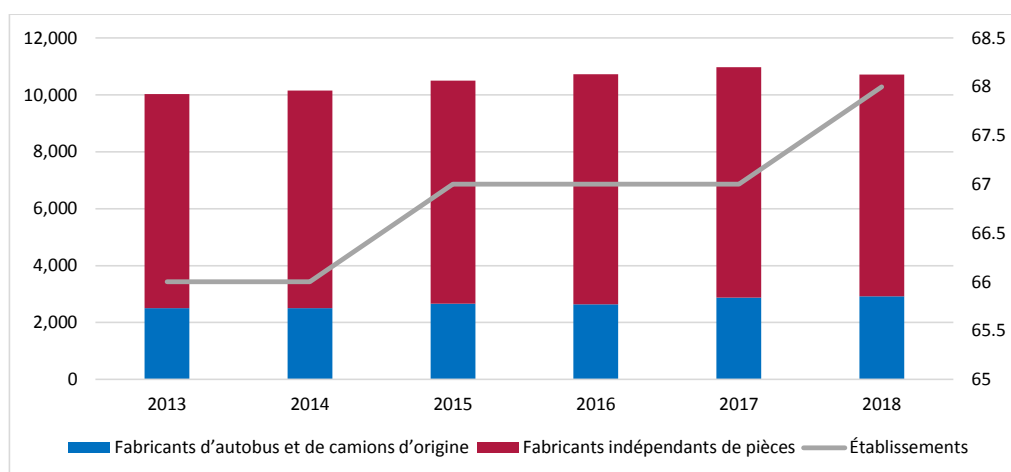


Source : Coalition canadienne de la formation professionnelle et de l’emploi, Statistique Canada.

Profil de l'emploi dans l'industrie automobile

Le Québec peut compter sur une industrie de la fabrication de véhicules automobiles diversifiée qui comprend des fabricants d'autobus et de camions ainsi qu'un réseau de fabricants de pièces. Ces derniers se concentrent sur l'aluminium, le caoutchouc et les produits électroniques. Le Québec compte également une nouvelle grappe de technologies automobiles qui englobe des fabricants de composants pour véhicules électriques, des entreprises engagées dans la technologie LIDAR et des concepteurs de logiciels. Denso, une des plus grandes entreprises de pièces et de technologies automobiles du monde, a récemment ouvert un centre de conception de logiciels à Montréal qui se concentre sur l'intelligence artificielle.

Emploi dans l'industrie automobile provinciale, selon l'activité, 2013-2018

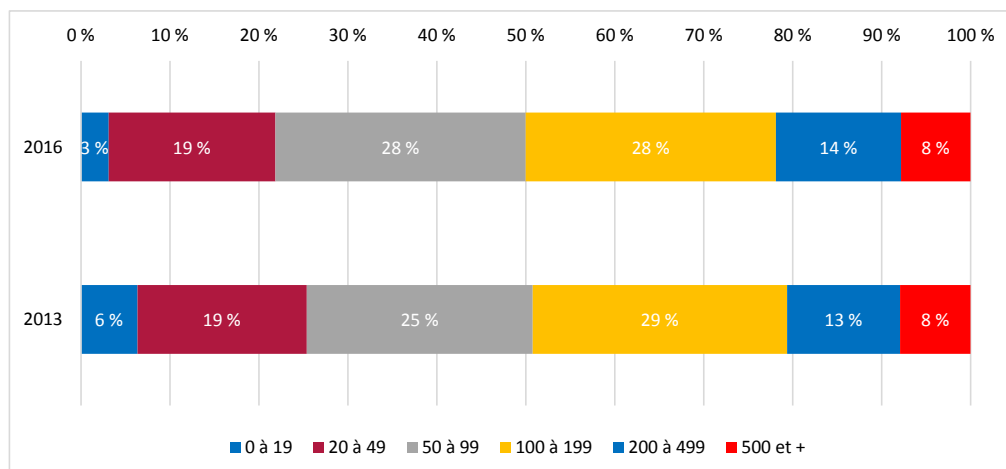


Source : Coalition canadienne de la formation professionnelle et de l'emploi, Automotive Policy Research Centre.

Profil des employeurs de l'industrie automobile

Les données sur le dénombrement des entreprises effectué par Statistique Canada donnent un aperçu de l'amalgame des types d'entreprises présentes dans l'industrie automobile de la province de Québec. Une comparaison des données de 2013 et de 2016 révèle que la proportion des établissements automobiles de petite taille (c'est-à-dire de 1 à 99 employés) est demeurée stable. La part des établissements automobiles de taille moyenne (c'est-à-dire de 100 à 199 employés) est également demeurée stable de 2013 à 2016.

Établissements automobiles de la province selon l'effectif, 2013-2016



Source : Coalition canadienne de la formation professionnelle et de l'emploi, Statistique Canada.

Le Groupe Volvo, qui compte trois établissements, figure parmi les plus importants employeurs liés à l'industrie automobile de la province de Québec. De plus, Paccar et Toyota Gosei y emploient plus de 1 700 personnes. Ensemble, les principaux employeurs de la province comptaient 6 300 travailleurs en 2018, selon les conclusions de relations au sein de l'industrie, sinon tirées de sites Web d'entreprises, de documents sur l'industrie et d'autres sources de données accessibles au public.

Premiers employeurs liés à l'industrie automobile de la province, 2018

Employeur	N ^{bre} d'usines	Employés
Nova Bus (Groupe Volvo)	2	975
Paccar	1	925
Prevost (Groupe Volvo)	1	900
Toyota Gosei	2	885
Industries Spectra Premium	3	845
Kongsberg Automotive	1	530
DBM Reflex	3	350
Koyo Bearings (J-Tekt Corporation)	1	325

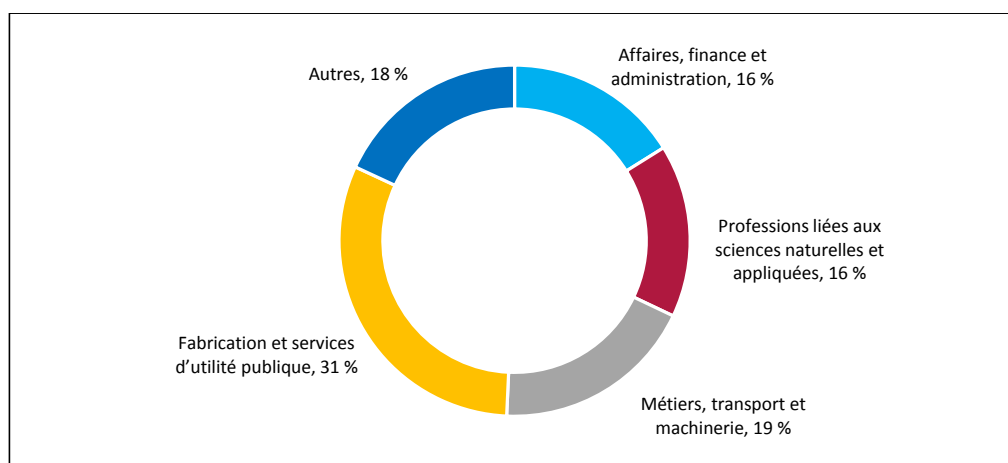
Source : Coalition canadienne de la formation professionnelle et de l'emploi, Automotive Policy Research Centre.

Marché du travail dans l'industrie automobile

Il est possible de classer les travailleurs de l'industrie automobile du Québec selon la famille d'emplois, ce qui laisse voir l'immensité du domaine dans lequel ils travaillent. Les employés de chacun de ces groupes professionnels contribuent à leur façon à la prospérité de l'industrie.

Comme on pouvait s'y attendre, les professions des secteurs de la fabrication et des services d'utilité publique totalisent près du tiers (31 %) de l'effectif de l'industrie automobile de la province, alors que les gens de métier ainsi que les conducteurs de véhicules de transport et d'équipement représentent 19 %. Les autres travailleurs sont répartis entre les affaires, la finance et l'administration (16 %), les sciences naturelles et appliquées (16 %), et les autres types de professions (18 %).

Effectif de l'industrie automobile provinciale, selon la famille d'emplois, 2016



Source : Coalition canadienne de la formation professionnelle et de l'emploi, Statistique Canada.

Une analyse plus détaillée de l'effectif de l'industrie automobile de la province montre que près de 5 % de la main-d'œuvre de l'industrie est classée par Statistique Canada au titre des assembleurs, contrôleurs et vérificateurs de véhicules automobiles (code 9522 de la CNP). Ce code professionnel englobe une gamme d'activités, notamment⁵ :

- le raccord de câbles, de tubes et de fils pour compléter l'assemblage et l'installation ;
- le positionnement et l'installation de pièces, de sous-ensembles et d'accessoires, tels que des moteurs, des transmissions, des panneaux de porte et des tableaux de bord ;
- la conduite et la vérification de véhicules sur des bancs d'essai dynamométrique afin de constater le bon fonctionnement des systèmes ;
- la pose et l'ajustement des portières, des capots et des couvercles de coffres.

Les monteurs et contrôleurs de matériel mécanique (code 9526 de la CNP), les soudeurs et opérateurs de machines à souder et à braser (code 7237 de la CNP), les directeurs de la fabrication (code 0911 de la CNP) ainsi que les ingénieurs mécaniciens (code 2132 de la CNP) figurent parmi les autres professions

⁵ <http://noc.esdc.gc.ca/Francais/CNP/RechercheRapide.aspx?ver=11&val65=9522>.

clés de l'effectif de l'industrie automobile de la province. Le tableau suivant énumère les professions qui composent l'effectif de l'industrie automobile de la province :

Professions et métiers clés de l'industrie automobile provinciale, 2016

Profession	N ^{bre} d'emplois dans l'industrie automobile	Part de l'emploi de l'industrie automobile
Assembleurs/assembleuses, contrôleurs/contrôleuses et vérificateurs/vérificatrices de véhicules automobiles (code 9522 de la CNP)	995	4,1 %
Directeurs/directrices de la fabrication (code 0911 de la CNP)	840	3,5 %
Soudeurs/soudeuses et opérateurs/opératrices de machines à souder et à braser (code 7237 de la CNP)	810	3,4 %
Machinistes et vérificateurs/vérificatrices d'usinage et d'outillage (code 7231 de la CNP)	740	3,1 %
Monteurs/monteuses et contrôleurs/contrôleuses de matériel mécanique (code 9526 de la CNP)	715	3,0 %
Manutentionnaires (code 7452 de la CNP)	555	2,3 %
Ingénieurs mécaniciens/ingénieures mécaniciennes (code 2132 de la CNP)	515	2,1 %
Opérateurs/opératrices de machines de traitement des matières plastiques (code 9422 de la CNP)	500	2,1 %
Mécaniciens/mécaniciennes de chantier et mécaniciens industriels/mécaniciennes industrielles (code 7311 de la CNP)	495	2,1 %
Mouleurs/mouleuses, noyauteurs/noyauteuses et fondeurs/fondeuses de métaux dans les aciéries (code 9412 de la CNP)	480	2,0 %
Expéditeurs/expéditrices et réceptionnaires (code 1521 de la CNP)	445	1,9 %
Autres manœuvres des services de transformation, de fabrication et d'utilité	420	1,8 %

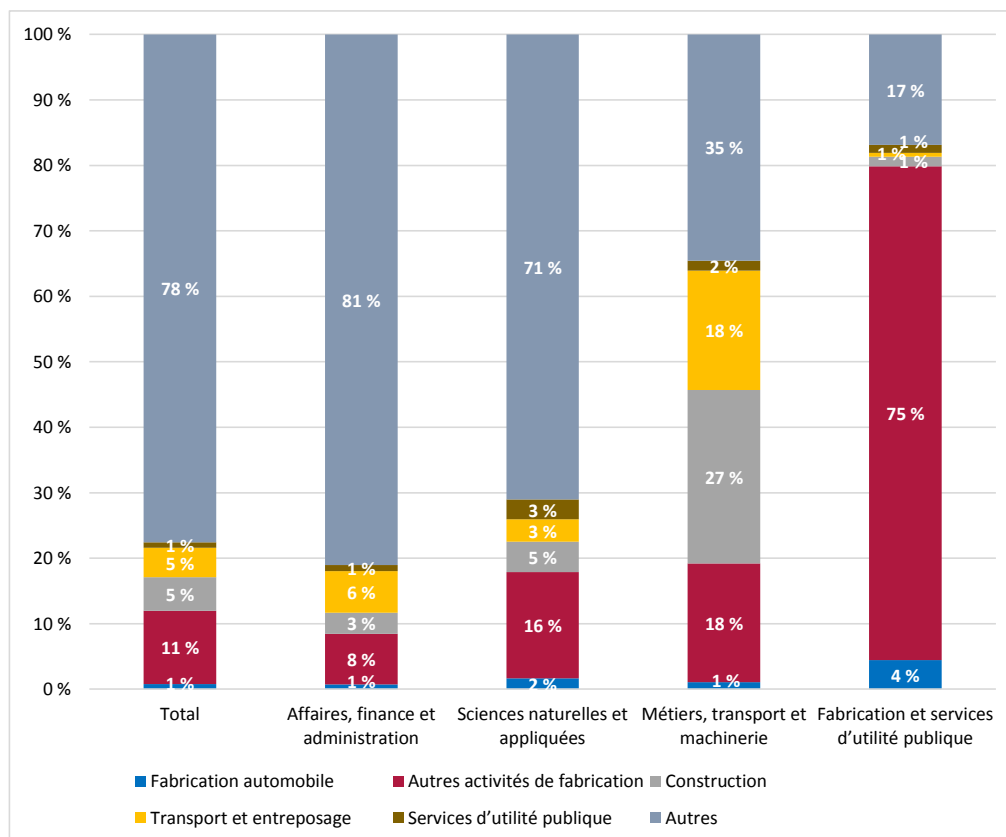
publique (code 9619 de la CNP)		
Mécaniciens/mécaniciennes et réparateurs/réparatrices de véhicules automobiles, de camions et d'autobus (code 7321 de la CNP)	415	1,7 %
Assembleurs/assembleuses, monteurs/monteuses, contrôleurs/contrôleuses et vérificateurs/vérificatrices de matériel électronique (code 9523 de la CNP)	405	1,7 %
Cadres supérieurs/cadres supérieures – construction, transport, production et services d'utilité publique (code 0016 de la CNP)	405	1,7 %
Technologues et techniciens/techniciennes en génie électronique et électrique (code 2241 de la CNP)	395	1,6 %

Concurrence d'autres industries

Bien que l'industrie automobile demeure un employeur de premier plan, il vaut la peine d'analyser la demande de travailleurs provenant des industries concurrentes afin de déterminer son incidence éventuelle sur les décisions d'embauche visant les métiers et les professions clés.

Dans l'ensemble, l'industrie automobile totalisait environ 1 % de la population active du Québec en 2016 et pesait pour 4 % de l'effectif des professions représentées dans les secteurs de la fabrication et des services d'utilité publique. Ce sont surtout les autres employeurs du secteur manufacturier qui rivalisent avec les fabricants automobiles pour attirer les travailleurs. La concurrence est plus vive dans d'autres familles d'emplois. Par exemple, l'industrie de la construction totalisait 27 % de l'effectif provincial employé dans les métiers, dans le transport ou à un poste de conducteur d'équipement. La croissance de cette industrie à l'échelle provinciale pourrait avoir pour les employeurs de l'industrie automobile une incidence sur la disponibilité des travailleurs dans cette famille d'emplois.

Répartition de l'effectif provincial, selon la famille d'emplois et le secteur, 2016

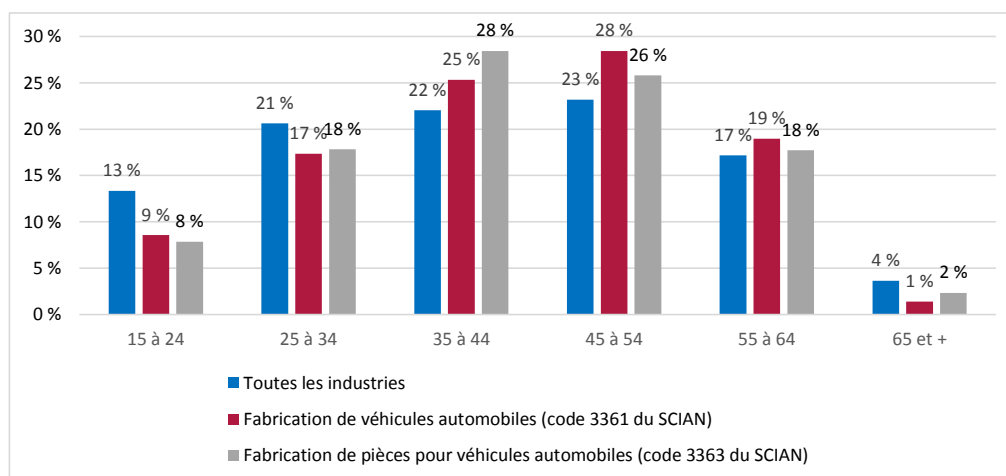


Source : Coalition canadienne de la formation professionnelle et de l'emploi, Statistique Canada.

Données démographiques dans l'industrie automobile

La répartition par âge de l'effectif de l'industrie automobile du Québec diffère de l'effectif de l'ensemble des industries de la province. Il est significatif que 9 % des travailleurs affectés à la fabrication de véhicules automobiles et que 8 % de ceux affectés à la fabrication de pièces pour véhicules automobiles avaient de 15 à 24 ans en 2016. En revanche, 13 % de la population active de la province faisait partie de la cohorte des 15 à 24 ans. Les nouveaux venus sur le marché du travail sont cruciaux pour le maintien de la croissance de l'industrie à long terme. L'effectif de l'industrie automobile de la province se composait d'un plus grand nombre de travailleurs en milieu de carrière ; une plus grande proportion de la main-d'œuvre appartenait aux cohortes des 35 à 44 ans et des 45 à 54 ans. La population active de la province comptait une proportion de travailleurs âgés de 55 ans et plus (21 %) semblable à celle de la fabrication de véhicules automobiles (20 %) et à celle de la fabrication de pièces pour véhicules automobiles (20 %).

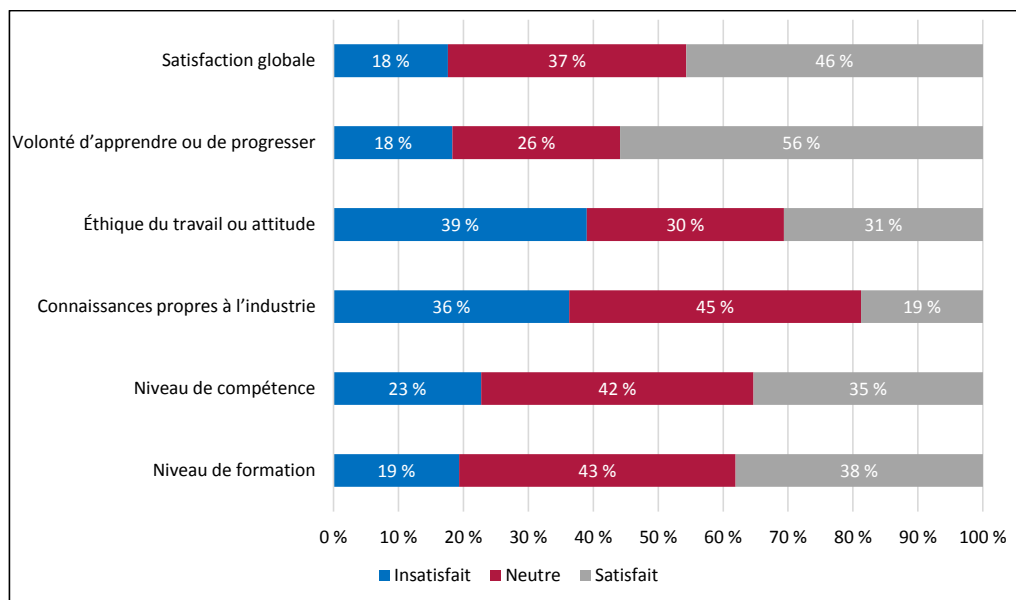
Répartition par âge de l'effectif de l'industrie automobile provinciale, 2016



Source : Coalition canadienne de la formation professionnelle et de l'emploi, Statistique Canada.

À mesure que les travailleurs plus âgés prendront leur retraite, il sera indispensable de reconstituer l'effectif de l'industrie automobile de la province à l'aide de la prochaine génération de travailleurs qualifiés. Un sondage mené récemment auprès des fabricants canadiens a permis de scruter le niveau de satisfaction à l'égard des jeunes travailleurs qu'ils emploient. Dans l'ensemble, les fabricants ne sont que moyennement satisfaits, alors que seulement 46 % des répondants mentionnent qu'ils sont satisfaits par leurs jeunes travailleurs. L'éthique du travail et l'attitude mécontentent 39 % des employeurs, alors que 56 % sont insatisfaits par les connaissances propres à l'industrie. Toutefois, 56 % sont satisfaits par la volonté d'apprendre.

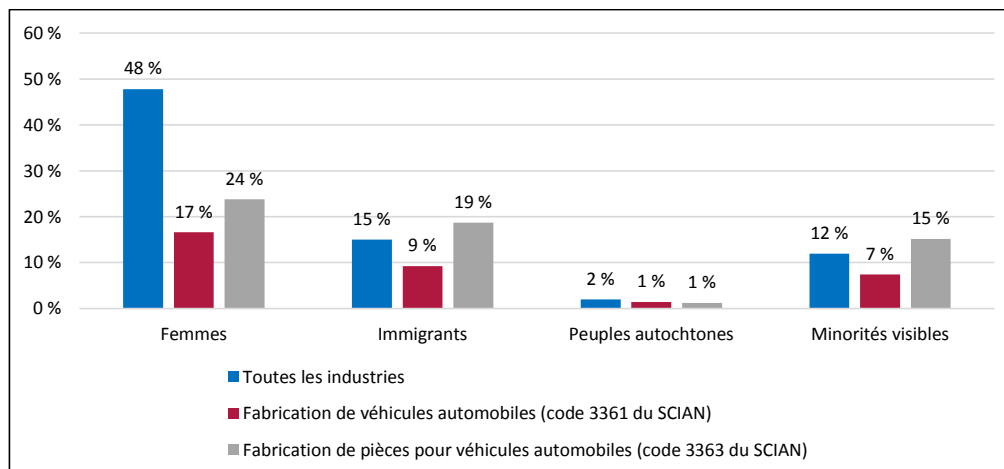
Satisfaction des employeurs du secteur manufacturier canadien à l'égard des jeunes employés, 2016



Source : Coalition canadienne de la formation professionnelle et de l'emploi, Prism Economics and Analysis.

L'effectif de l'industrie automobile de la province diffère également de la population active en raison de la diversité. La plus grande différence concerne la proportion de femmes dans le marché du travail. La part des femmes dans la population active de la province était de 48 % en 2016, ce qui était comparable à leur part de la population. Cependant, la proportion de femmes travaillant dans la fabrication de véhicules automobiles (17 %) et dans la fabrication de pièces pour véhicules automobiles (24 %) s'établissait bien en dessous de la moyenne. Par ailleurs, les travailleurs nés à l'étranger pesaient pour 15 % de la population active de la province, ce qui est légèrement supérieur à la proportion observée en fabrication de véhicules automobiles (9 %), mais légèrement inférieur à la proportion observée en fabrication de pièces pour véhicules automobiles (19 %). On remarque une tendance semblable en ce qui concerne la proportion des travailleurs qui appartiennent à une minorité visible. Enfin, il n'existe qu'une légère différence entre la proportion d'Autochtones dans l'effectif de l'industrie automobile et la proportion d'Autochtones dans la population active.

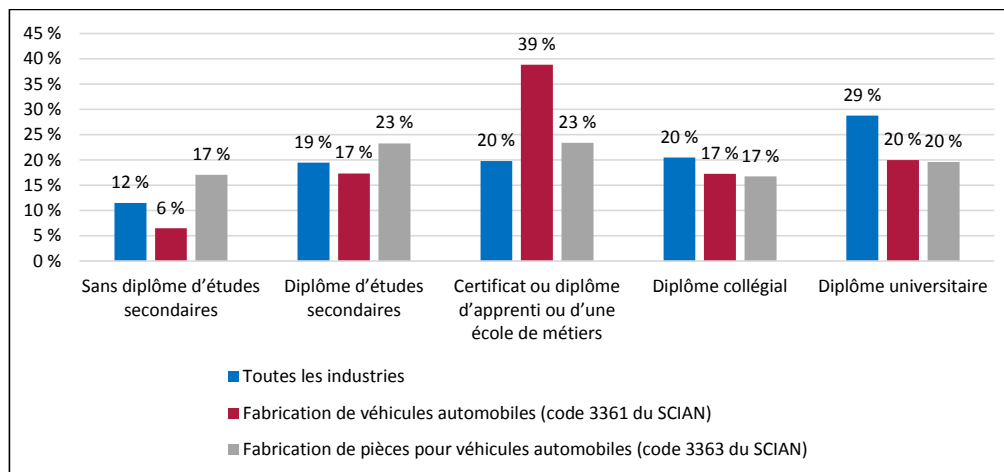
Diversité de l'effectif de l'industrie automobile provinciale, 2016



Source : Coalition canadienne de la formation professionnelle et de l'emploi, Statistique Canada.

Le niveau de scolarité est une autre dimension où l'effectif de l'industrie automobile diffère de la population active provinciale. Au Québec, 24 % des travailleurs affectés à la fabrication de véhicules automobiles et 40 % des travailleurs affectés à la fabrication de pièces pour véhicules automobiles n'avaient pas plus qu'un diplôme d'études secondaires en 2016, comparativement à 31 % de l'ensemble de la population active. Par contre, la proportion des diplômés universitaires dans l'industrie automobile est beaucoup plus faible que la moyenne.

Niveau de scolarité de l'effectif de l'industrie automobile provinciale, 2016



Source : Coalition canadienne de la formation professionnelle et de l'emploi, Statistique Canada.