

CSTEC

Canadian Skills Training and Employment Coalition



PRISM
ECONOMICS AND ANALYSIS



PROFIL DE L'INDUSTRIE AUTOMOBILE RÉGIONALE : Montréal

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

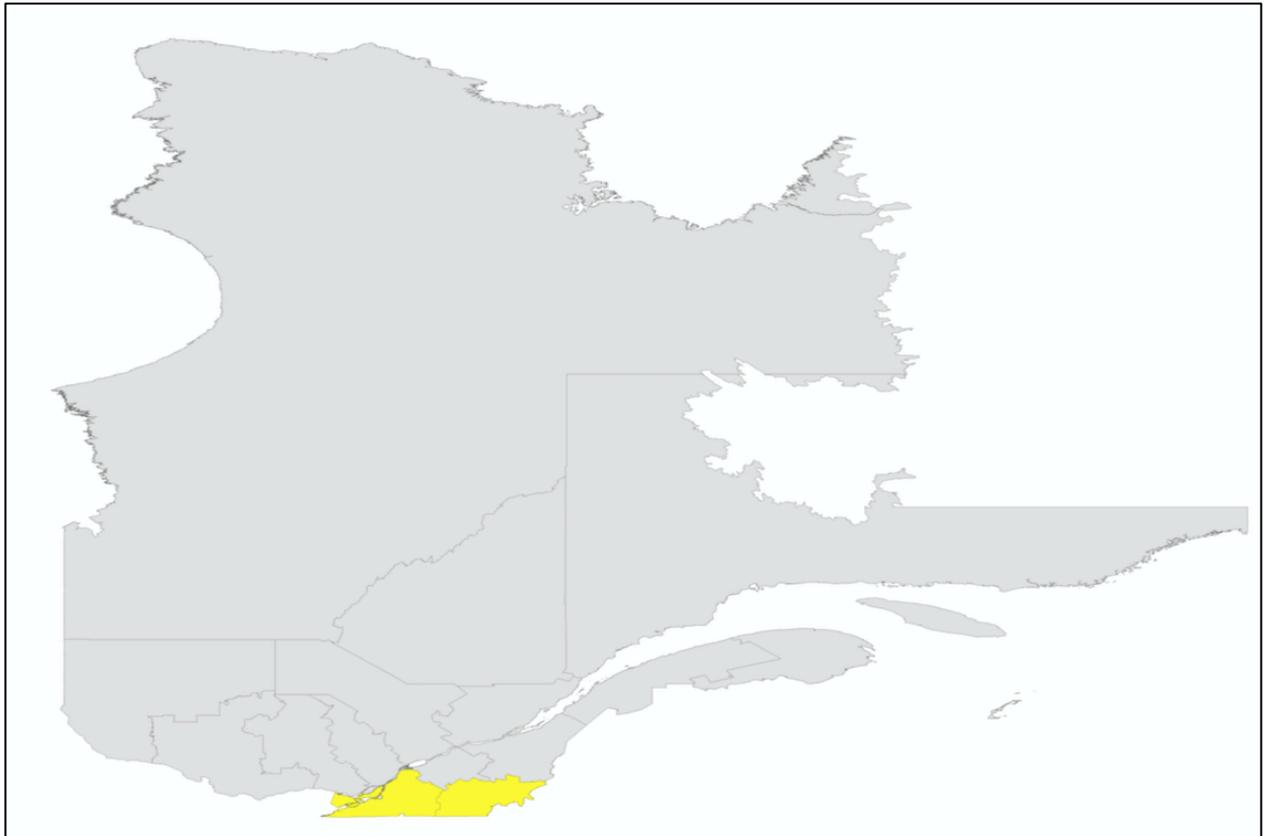
Octobre 2019

Table des matières

Sommaire	5
Contexte du projet	6
Introduction	9
Économie régionale.....	10
Considérations relatives à la main-d'œuvre de la région.....	12
Population, répartition par âge et diversité régionale	12
Niveau de scolarité.....	15
Activité sur le marché du travail.....	16
Analyse de la fabrication automobile dans la région.....	20
Profil de l'emploi dans l'industrie automobile	20
Profil des employeurs de l'industrie automobile	21
Marché du travail dans l'industrie automobile	23
Concurrence d'autres industries	25
Données démographiques dans l'industrie automobile	26

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

Sommaire



La région de Montréal se compose de trois régions économiques (RE) : Montréal, la Montérégie et l'Estrie. En 2018, on a évalué le PIB de la région à 192 milliards de dollars, générés à 13,3 % par le secteur manufacturier. La fabrication est également un important employeur dans la région, représentant 11 % de la population active. Les perspectives économiques de la région sont positives, annonçant une croissance annuelle du PIB d'au moins 2 % jusqu'en 2029. Toutefois, on s'attend à ce que la croissance de la contribution au PIB du secteur manufacturier régional ralentisse au cours des prochaines années.

En 2018, on évaluait à 3,8 millions d'habitants la population de la région de Montréal. On y attend une croissance démographique saine jusqu'en 2025, avant qu'elle ralentisse pendant la seconde moitié de la décennie. Comme la baisse du taux de natalité annonce un faible mouvement naturel de la population, la croissance démographique sera principalement déterminée par l'immigration. On s'attend à ce que la population de la région suive une tendance au vieillissement, la part des personnes âgées de 65 ans et plus devant passer de 18 % en 2016 à 24 % d'ici 2030. On s'attend également à ce que le taux de chômage de la région diminue pour passer de 6,7 % en 2016 à 5,5 % d'ici 2020 avant de se stabiliser au cours de la prochaine décennie.

L'industrie automobile de la région montréalaise employait environ 7 900 travailleurs dans 38 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. On estime qu'au cours des cinq années précédentes, l'emploi est allé d'un creux de 7 200 en 2013 à son

sommet en 2018. La région compte deux usines d'assemblage qui employaient environ 1 400 personnes en 2018. Les fournisseurs de pièces de la RE de l'Estrie employaient 3 400 travailleurs.

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 les 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 requise 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

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*.

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 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 a attribué un code d'industrie autre que 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 jalonnement, 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 automobile** – Établissement qui fournit des machines-outils, des matrices, des moules ou des équipements d'automatisation (des cellules de soudage, des

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.

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), 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)
- 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)

- 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)
- 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

Montréal est une région agrégée constituée de trois régions économiques (RE) définies par Statistique Canada : Montréal, la Montérégie et l'Estrie. La RE de Montréal est la plus importante des trois régions et comprend les villes de Montréal, de Mont-Royal et de Dorval. Ensemble, elles comptent environ 46 % de la population québécoise, en plus de s'étendre sur 21 800 kilomètres carrés.

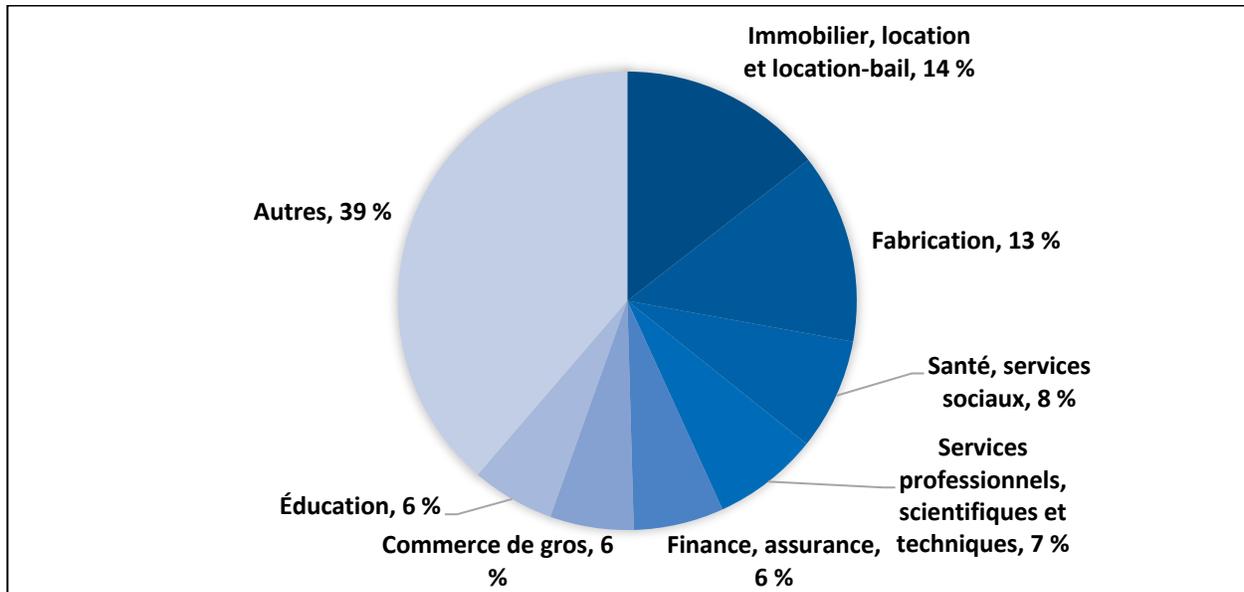
Ce profil régional comprend trois sections principales. La première présente une discussion sur l'économie de la région, notamment sur les perspectives du PIB. La deuxième expose les considérations relatives à la main-d'œuvre au regard de la population, des caractéristiques démographiques et de la population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

Toutes les données régionales figurant dans ce profil sont agrégées (ou représentent des moyennes pondérées, le cas échéant) à l'échelle des RE de la région de Montréal. 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 régionale

En 2018, on évaluait à 192 milliards de dollars le PIB de la région de Montréal. L'immobilier, la location et la location-bail constituent le groupe d'industries qui a le plus contribué au PIB régional, totalisant 14 %, soit environ 27,8 milliards de dollars. Venait ensuite le secteur manufacturier, qui pesait pour 13 % de l'économie régionale. La santé et les services sociaux (8 % du PIB), les services professionnels (7 %) ainsi que la finance et l'assurance (6 %) figuraient parmi les autres industries importantes.

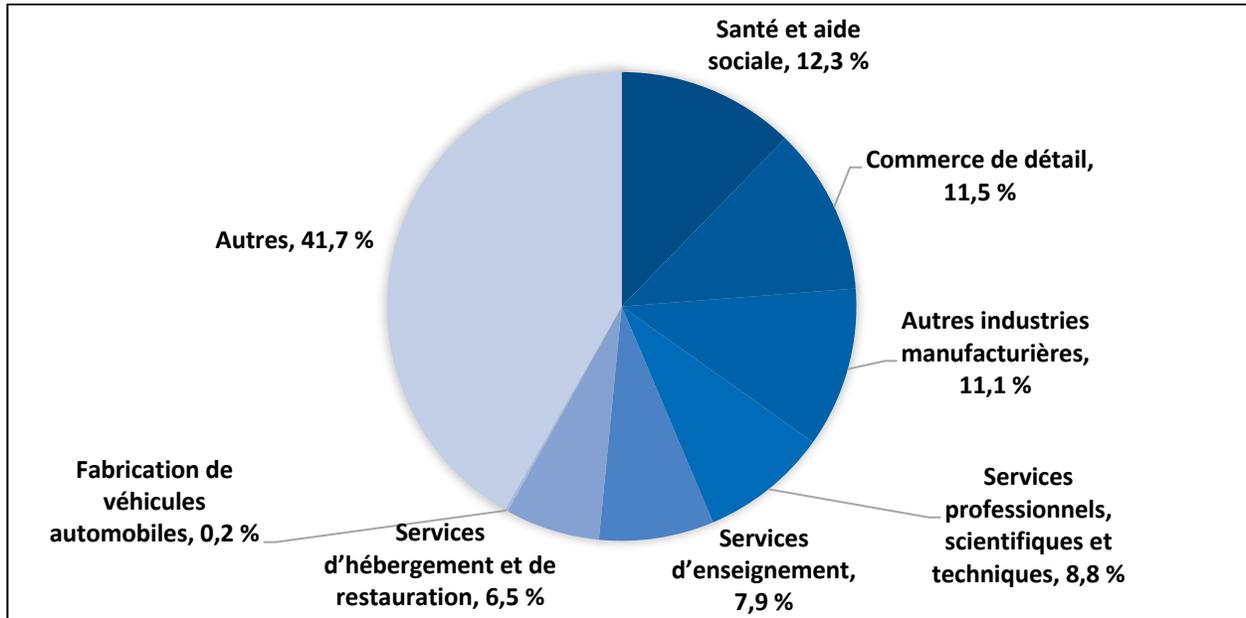
Parts du PIB régional selon l'industrie, 2018



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

Selon la taille de l'effectif, les industries les plus importantes de la région comprenaient la santé et les services sociaux (12 % de l'effectif total régional), le commerce de détail (12 %) et les autres industries manufacturières (11 %). Bien que ces industries soient prédominantes dans les trois RE, la répartition de leur effectif présente des différences importantes. En Montérégie et en Estrie, l'effectif est concentré dans la fabrication, laquelle pèse respectivement pour 13 % et 16 % de la population active de ces régions économiques. Par contre, l'effectif de la RE de Montréal s'appuie sur des industries productrices de biens comme l'agriculture et la construction ; cette dernière représente 9 % de l'effectif.

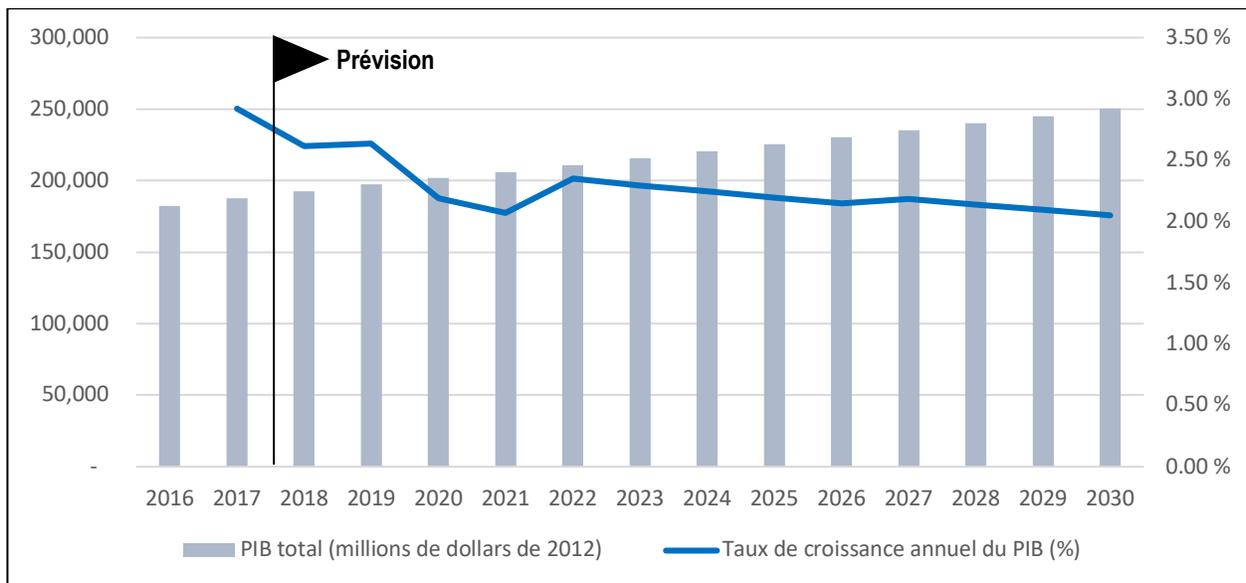
Part de l'effectif régional selon l'industrie, 2016



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

On s'attend à ce que les perspectives économiques de la région soient positives au cours de la prochaine décennie. Le PIB régional devrait croître de 2,6 % en 2019 et de 2,2 % en 2021, pour dépasser 201 milliards de dollars. De plus, on prévoit que le PIB augmentera d'au moins 2 % par année de 2019 à 2029, pour dépasser 245 milliards de dollars.

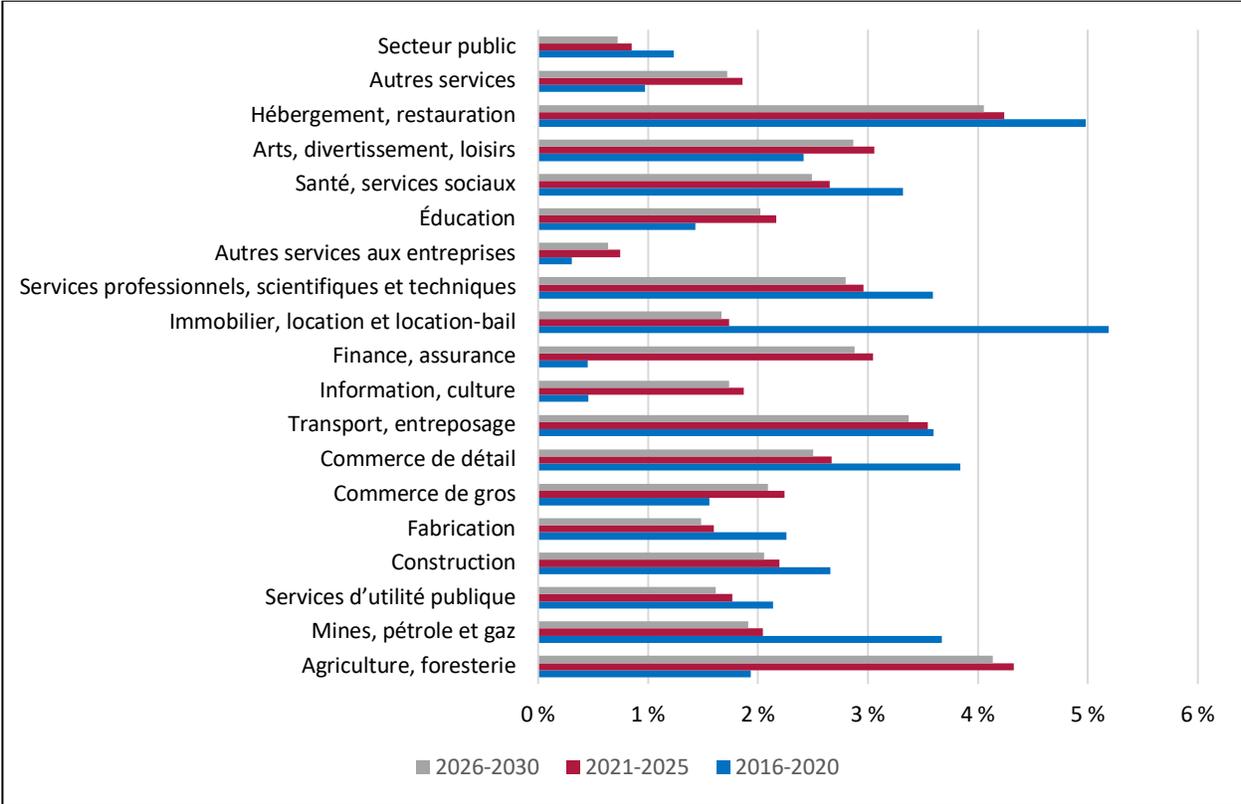
Perspectives du PIB régional, 2016-2030



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

Bien que les perspectives de croissance du PIB total de la région soient bonnes, les projections par secteur varient de façon non négligeable. Au cours des dernières années, des industries comme l’immobilier (5,2 %) ainsi que les services d’hébergement et de restauration (5 %) ont connu une forte croissance de leur contribution au PIB, laquelle se poursuivra jusqu’en 2020. L’agriculture, la foresterie, la pêche et la chasse (4,3 %) devraient connaître la croissance la plus forte de 2021 à 2025, alors que les services d’utilité publique (1,8 %) et les services gouvernementaux (0,9 %) devraient connaître une croissance faible au cours de la même période. L’agriculture (4,1 %) de même que les services d’hébergement et de restauration (4,1 %) devraient poursuivre leur forte croissance 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. Alors que le PIB du secteur devrait être de 2,3 % plus élevé en 2020 qu’en 2016, on s’attend à ce que la croissance diminue pour s’établir à 1,6 % de 2021 à 2025, puis à 1,5 % de 2026 à 2030.

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



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

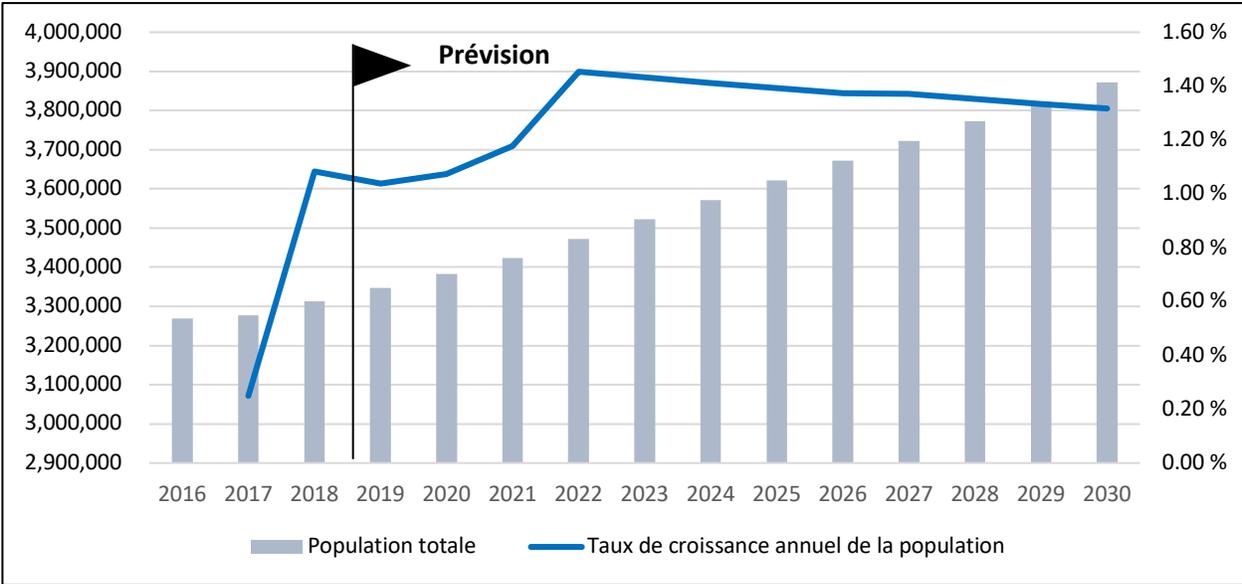
Considérations relatives à la main-d’œuvre de la région

Population, répartition par âge et diversité régionale

La région de Montréal est la plus peuplée du Québec ; environ 46 % de la population totale de la province y réside. L’agglomération la plus importante de la région est la RE de Montréal, qui englobe les villes de Montréal et de Dorval.

On évaluait la population de la région à un peu plus de 3,8 millions de personnes en 2016, dont environ 51 % résidaient dans la RE de Montréal. Quant à l'évolution future, la population de la région devrait atteindre 4,02 millions de personnes d'ici 2020. On s'attend ensuite à ce que la population augmente de 7 % de 2021 à 2025 pour s'établir à 4,3 millions. On prévoit cependant que le taux de croissance ralentira à 5 % au cours de la seconde moitié de la prochaine décennie, portant la population à 4,6 millions en 2030.

Perspectives de la population régionale totale, 2016-2030

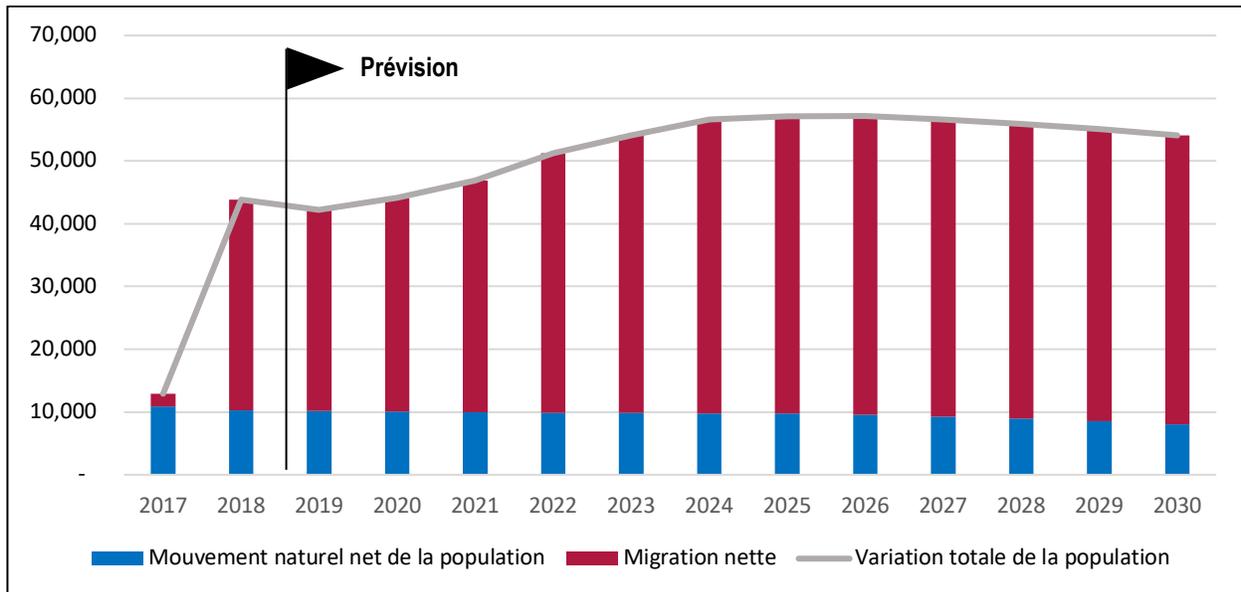


Source : Coalition canadienne de la formation professionnelle et de l'emploi, Metro Economics.

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 région) et de la migration nette (la différence entre le nombre de personnes qui entrent dans une région et le nombre de celles qui en sortent). Il peut s'avérer utile de catégoriser la variation totale de la population d'une région en s'appuyant sur ces composantes pour savoir si la croissance sera déterminée par le mouvement naturel ou par l'immigration.

La variation de la population de la région de Montréal est principalement attribuable à la migration nette, responsable de près de 77 % de la croissance démographique de la région en 2018. Cette part devrait augmenter au cours de la prochaine décennie à mesure que le mouvement naturel de la population ralentira. On prévoit que le taux de croissance annuel du nombre de naissances dans la région diminuera et qu'il se laissera distancer par le taux de croissance du nombre de décès. En revanche, la migration nette devrait augmenter pendant plusieurs années de suite avant de commencer à diminuer au cours de la seconde moitié de la prochaine décennie. Dans l'ensemble, la région devrait ajouter à sa population près de 52 000 personnes en moyenne chaque année d'ici 2030.

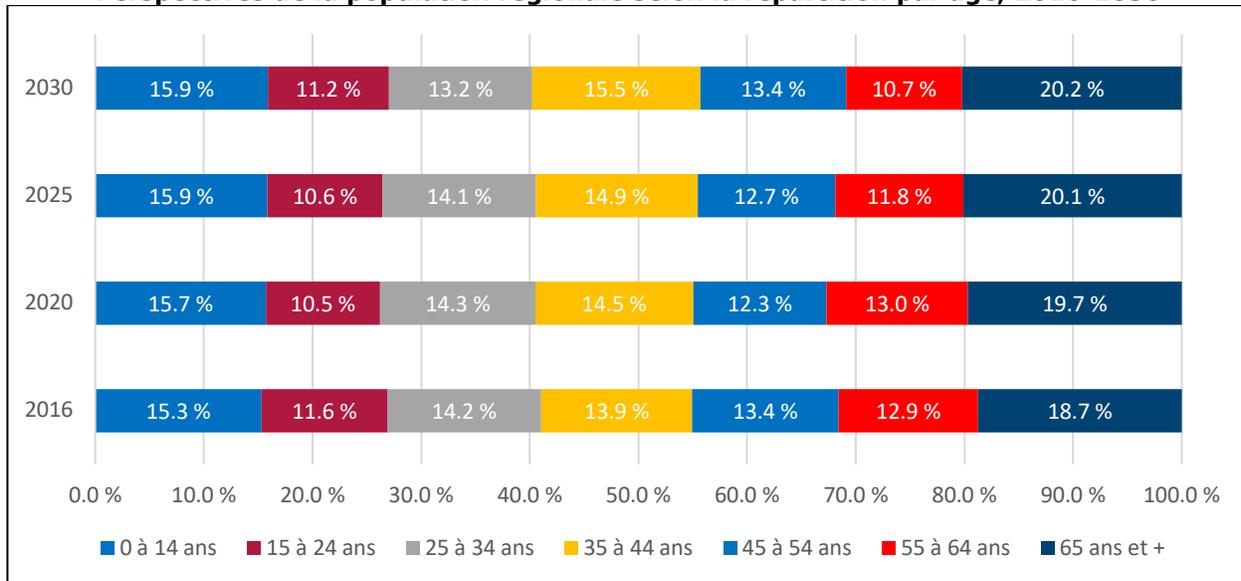
Perspectives de la variation totale de la population régionale, 2016-2030



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

On s'attend également à ce que la répartition par âge de la population de la région montréalaise demeure constante au cours des prochaines années. En 2018, on estimait que 18,7 % de la population avait 65 ans ou plus ; cette proportion devrait s'élever pour s'établir à 20,2 % d'ici 2030. La part de population des cohortes des 45 à 54 ans et des 55 à 64 ans de la région restera dans une fourchette de 13,9 % à 15,5 %. Dans les cohortes plus jeunes, la part de population des 15 à 24 ans devrait demeurer autour de 11,2 % à 11,6 % au cours de la période.

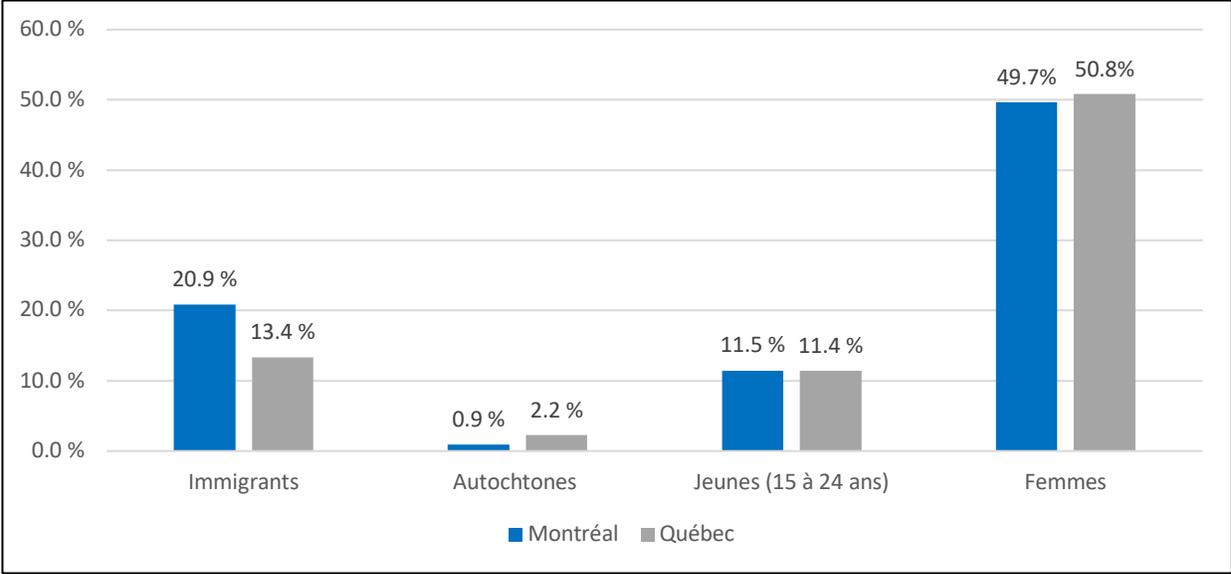
Perspectives de la population régionale selon la répartition par âge, 2016-2030



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 région peut illustrer l’importance du potentiel inexploité par l’industrie. La part de la population de ces groupes dans la région de Montréal est généralement comparable à la moyenne québécoise. En 2016, la part des peuples autochtones, des jeunes et des femmes de la région était semblable à celle de la population provinciale. La part des immigrants dans la population constitue une exception importante. Elle s’établissait à 20,9 %, ce qui est supérieur à la moyenne provinciale (13,4 %).

Diversité de la population à l’échelle régionale et provinciale, 2016



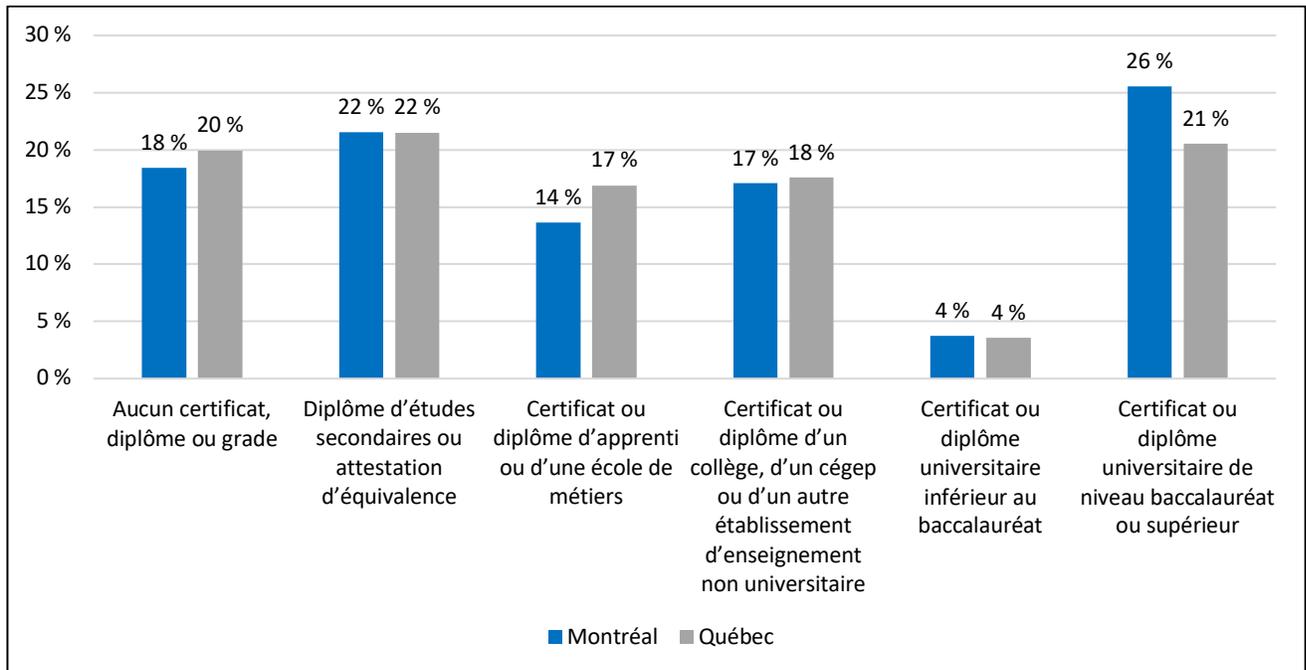
Source : Coalition canadienne de la formation professionnelle et de l’emploi, Statistique Canada.

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 région avec les moyennes provinciales peut aider à cibler les compétences que la région a besoin de déployer dans son marché intérieur ou d’attirer depuis le marché extérieur.

En 2016, les deux cinquièmes (40 %) de la population de la région montréalaise étaient munis d’un diplôme d’études secondaires, sinon ne détenaient aucun certificat, diplôme ou grade. La part des Québécois et des Québécoises qui étaient dans la même situation est de 45 %. La part des habitants de la région qui détenaient un diplôme d’études collégiales (17 %) était semblable à la moyenne provinciale (18 %). Inversement, 26 % des habitants de la région détenaient un baccalauréat ou un grade supérieur, comparativement à 21 % au Québec.

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

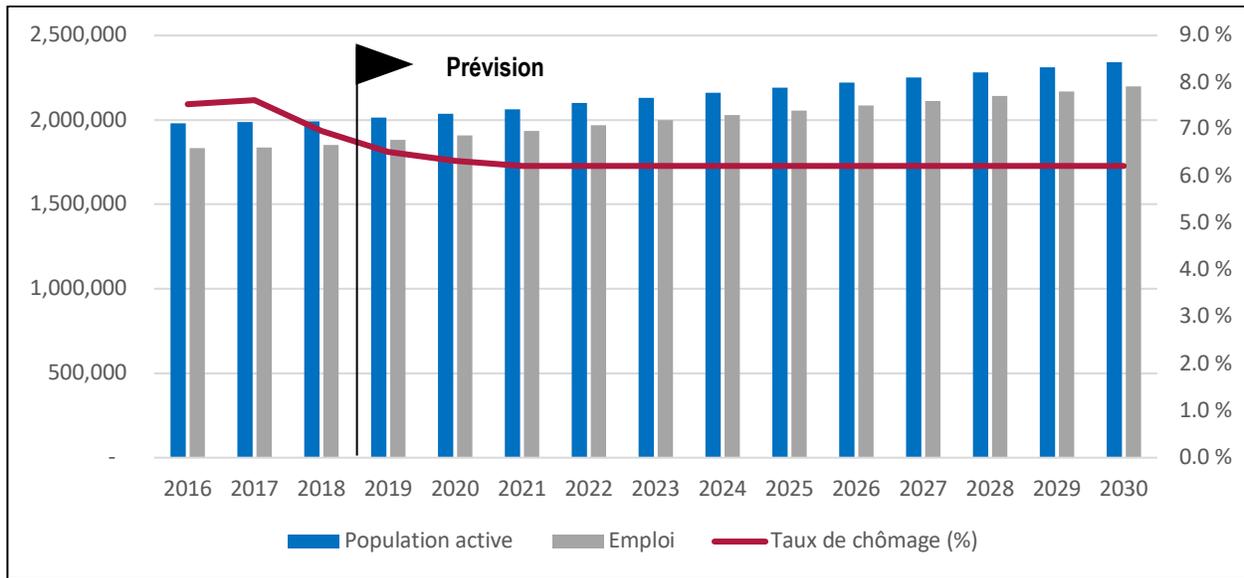


Source : Coalition canadienne de la formation professionnelle et de l'emploi, Statistique Canada.

Activité sur le marché du travail

En 2018, on estimait à 1 851 000 le nombre total d'emplois dans la région de Montréal, alors que la population active de la région, qui comprend les personnes qui travaillent et les chômeurs qui cherchent activement un emploi, s'élevait à 1 990 000. Le taux de chômage, ou la proportion de chômeurs dans la population active, s'établissait à 7 %. Il s'agit d'une baisse par rapport à 2016 et à 2017, alors que le taux de chômage était de 7,5 % et de 7,6 % respectivement. Le taux de chômage de la région devrait maintenir cette tendance, diminuant pour s'établir à 6,2 % d'ici 2020 avant de se stabiliser au cours de la prochaine décennie.

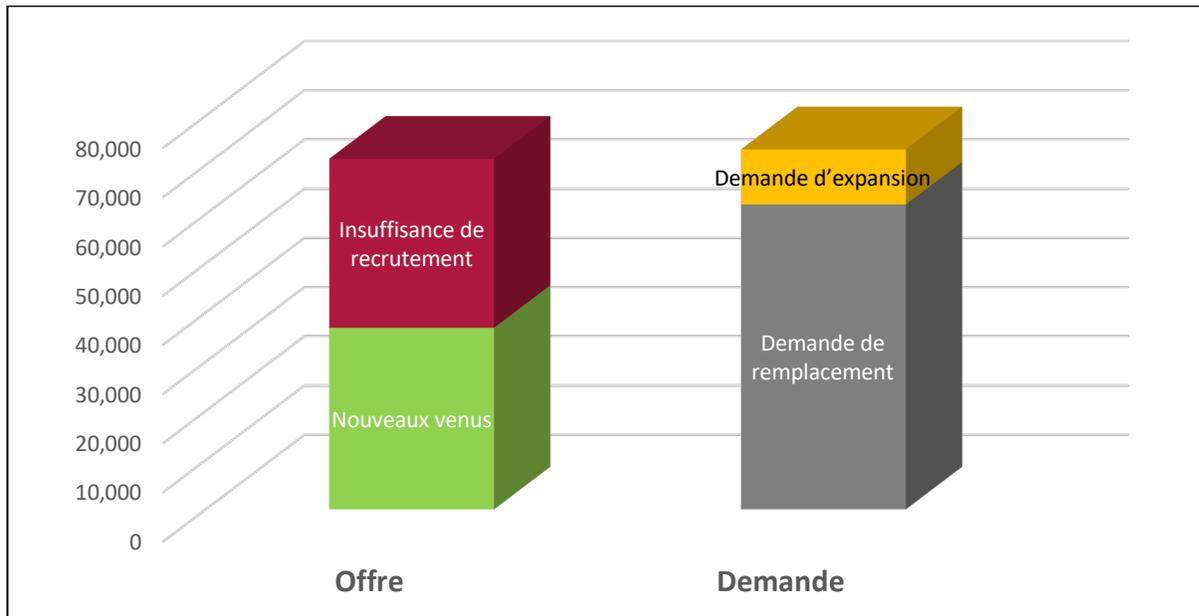
Perspectives de l'emploi total à l'échelle régionale, 2016-2030



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

La prévision des besoins d'embauche de travailleurs manufacturiers dans la région peut apporter des précisions supplémentaires sur les tendances du marché du travail dans l'industrie automobile. Les besoins d'embauche totaux du secteur manufacturier se composent de la demande d'expansion (nombre de postes supplémentaires à pourvoir à mesure que le secteur prend de l'expansion) et de la demande de remplacement (nombre de travailleurs nécessaires pour remplacer ceux qui quittent la population active parce qu'ils décèdent ou partent à la retraite). Pour répondre aux besoins d'embauche, le secteur compte sur les personnes qui entrent sur le marché du travail pour la première fois (c'est-à-dire les nouveaux venus) et sur les travailleurs qui arrivent de l'extérieur de la région ou de l'industrie (c'est-à-dire l'insuffisance de recrutement). Les projections pour la RMR de Montréal indiquent que les nouveaux venus ne répondront qu'à 52 % des besoins d'embauche dans le secteur manufacturier de la région, de 2016 à 2025. Les 48 % qui restent correspondent à l'insuffisance de recrutement de l'industrie dans la région.

Besoins d'embauche totaux du secteur manufacturier de la RMR de Montréal, 2016-2025



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

Les besoins d'embauche de l'industrie varient de façon non négligeable d'une profession à une autre. Les professionnels du secteur manufacturier dont on a le plus besoin représentent en général un métier spécialisé ou une profession technique – les soudeurs ou les mécaniciens de chantier, par exemple. Le tableau suivant énumère les professions dont on a le plus besoin.

Besoins d'embauche totaux du secteur manufacturier de la RMR de Montréal, selon la profession, 2016-2025

Profession	Besoins d'embauche totaux 2016-2025	Part de l'emploi en 2016
Toutes les professions manufacturières	71 239	32,5 %
Directeurs/directrices de la fabrication	2 383	35 %
Cadres supérieurs/cadres supérieures – construction, transport, production et services d'utilité publique	2 180	42 %
Opérateurs/opératrices de machines à coudre industrielles	2 075	48 %
Machinistes et vérificateurs/vérificatrices d'usinage et d'outillage	1 840	33 %
Autres manœuvres des services de transformation, de fabrication et d'utilité publique	1 686	36 %
Manœuvres dans la transformation des aliments, des boissons et des produits connexes	1 653	34 %
Manutentionnaires	1 387	29 %
Opérateurs/opératrices de machines et de procédés industriels dans la transformation des aliments, des boissons et des produits connexes	1 337	31 %
Expéditeurs/expéditrices et réceptionnaires	1 301	33 %
Soudeurs/soudeuses et opérateurs/opératrices de machines à souder et à braser	1 119	28 %
Mécaniciens/mécaniciennes de chantier et mécaniciens industriels/mécaniciennes industrielles	897	34 %
Conducteurs/conductrices de camion de transport	728	45 %
Ingénieurs mécaniciens/ingénieures mécaniciennes	662	20 %
Monteurs/monteuses et contrôleurs/contrôleuses de meubles et d'accessoires	638	34 %
Technologues et techniciens/techniciennes en génie industriel et en génie de fabrication	621	29 %
Technologues et techniciens/techniciennes en génie électronique et électrique	609	36 %

Technologues et techniciens/techniciennes en génie mécanique	563	28 %
Technologues et techniciens/techniciennes en chimie	528	23 %
Opérateurs/opératrices de machines de traitement des matières plastiques	525	25 %
Ingénieurs électriciens et électroniciens/ingénieures électriciennes et électroniciennes	470	26 %
Assembleurs/assembleuses, contrôleurs/contrôleuses et vérificateurs/vérificatrices de véhicules automobiles	354	26 %
Ingénieurs/ingénieures d'industrie et de fabrication	343	23 %
Manœuvres dans le traitement des pâtes et papiers et la transformation du bois	291	38 %
Tôliers/tôlières	245	28 %
Électriciens industriels/électriciennes industrielles	242	34 %
Entrepreneurs/entrepreneuses et contremaîtres/contremaîtresses, métiers d'usinage, du formage, du profilage et du montage du métal, et personnel assimilé	232	32 %
Assembleurs/assembleuses et ajusteurs/ajusteuses de plaques et de charpentes métalliques	82	24 %

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

Analyse de la fabrication automobile dans la région

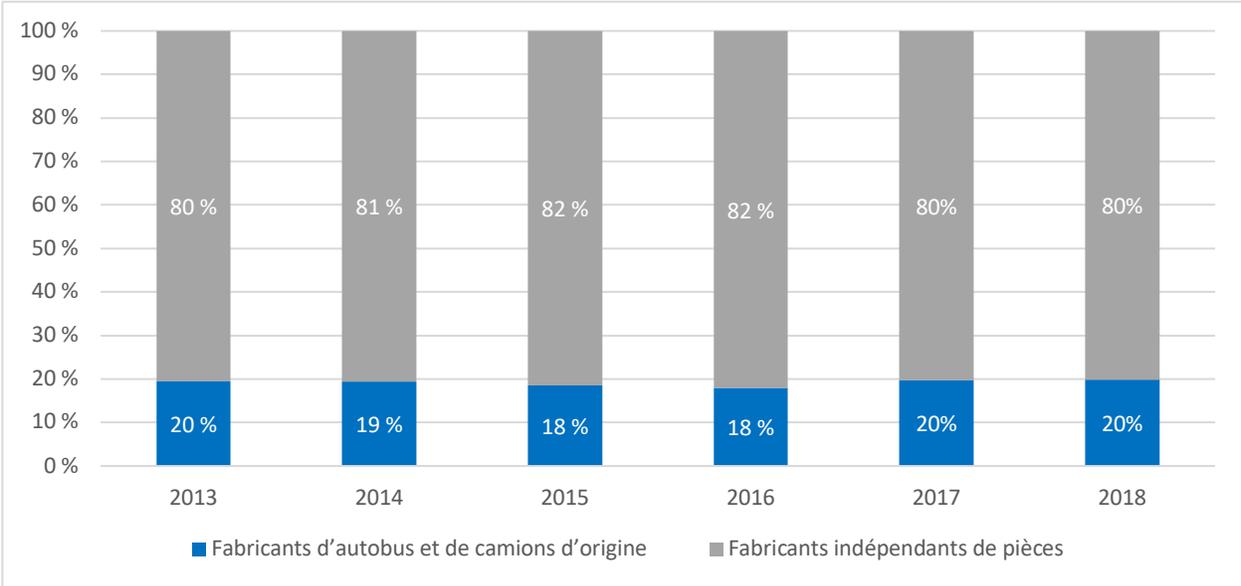
Les sections suivantes utilisent des données fondées sur la définition élargie de l'industrie automobile, le cas échéant, englobant les codes d'industrie traditionnels (le 3361 et le 3363 du SCIAN) et un ensemble d'industries supplémentaires. Vous trouverez plus de détails dans la section intitulée *Contexte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

Profil de l'emploi dans l'industrie automobile

En 2018, on évaluait à 7 900 l'emploi total dans l'industrie automobile de la région, y compris les usines de fabricants d'équipement d'origine et les fournisseurs de pièces, 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. On estime que l'emploi, au cours des cinq années précédentes, est allé d'un creux de 7 200 en 2014 à son sommet en 2018. Par comparaison, les données du recensement de 2016 de Statistique Canada nous apprennent que l'emploi dans l'industrie automobile de la région atteignait le total de 3 500.

Il existerait 47 fournisseurs de pièces dans la région. On y trouve également plusieurs établissements qui exercent des activités de fabrication de matières plastiques, de sièges, de sous-assemblages et de suspensions.

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

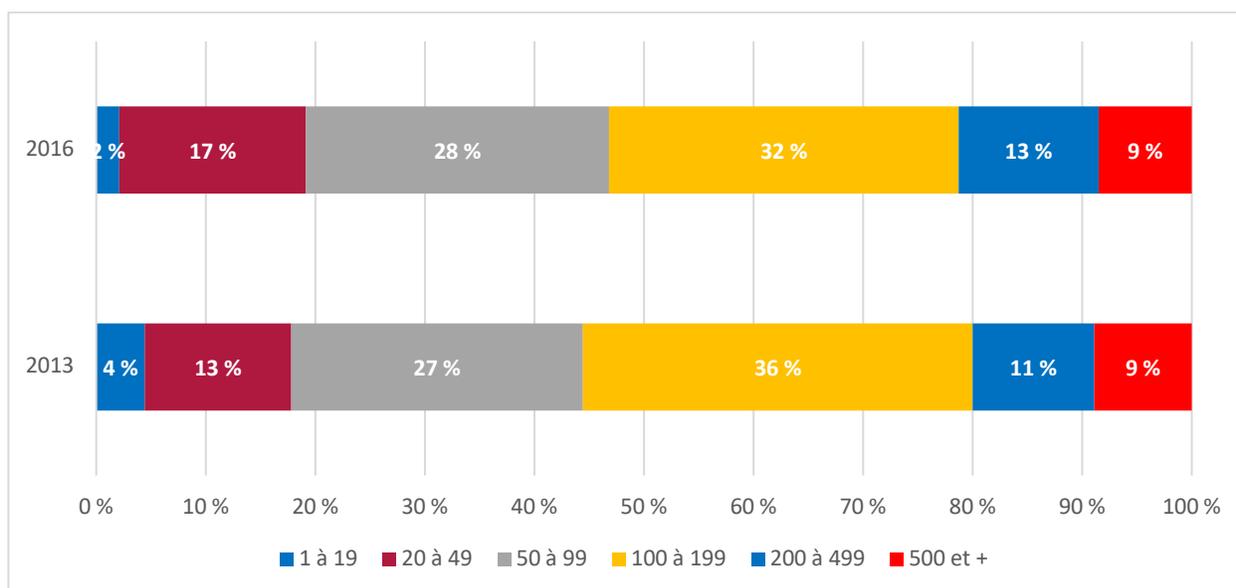


Source : Coalition canadienne de la formation professionnelle et de l'emploi, Automotive Policy Research Centre.

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 région de Montréal. 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) a diminué sensiblement, passant de 36 % en 2013, à 32 % en 2016. La part des établissements de 200 à 499 employés est en hausse, étant passée de 11 % en 2013 à 13 % en 2016.

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



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

Paccar, Toyota Gosei et Spectra Premium, qui employaient chacun plus de 800 personnes en 2018, figurent parmi les plus importants employeurs liés à l'industrie automobile de la région montréalaise. Ensemble, les principaux employeurs de la région comptaient 4 300 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 région, 2018

Employeur	N ^{bre} d'usines	Employés
Paccar	1	925
Toyota Gosei	2	885
Spectra Premium	2	810
Nova Bus	1	515
DBM Reflex	3	350
Koyo Bearings	1	325
Cooper-Standard	1	300
Sogefi Engine Systems	1	200

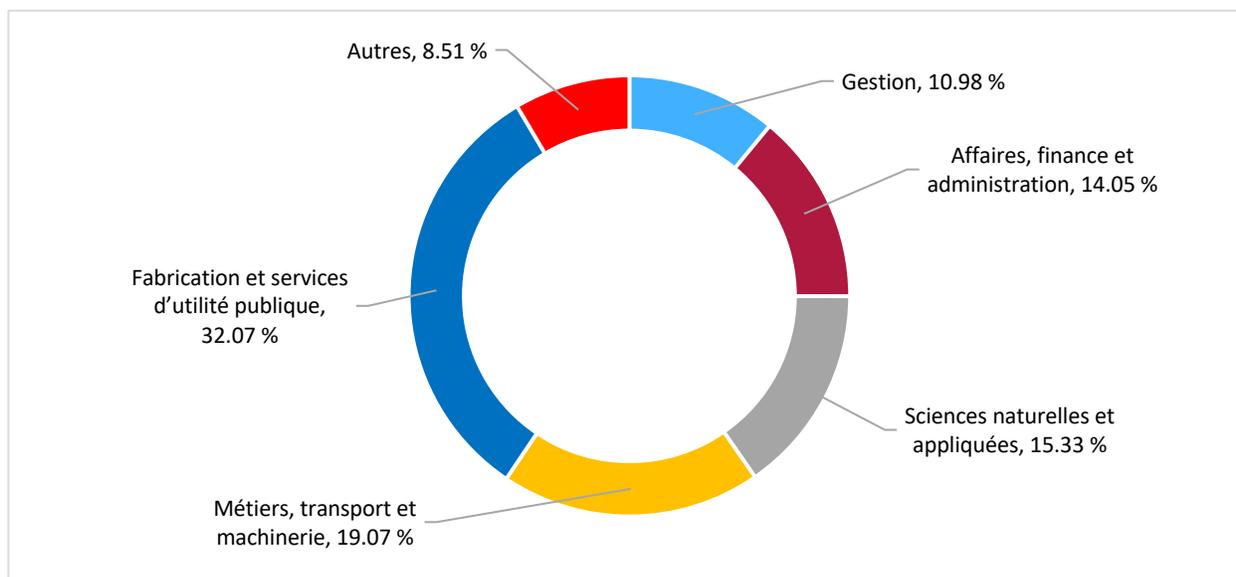
Source : Coalition canadienne de la formation professionnelle et de l'emploi, Automotive Policy Research Centre

Marché du travail dans l'industrie automobile

Il est possible de classer les travailleurs de l'industrie automobile de la région de Montréal selon la famille d'emplois, ce qui laisse voir l'immensité du domaine dans lequel ils sont embauchés. 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 (32 %) de l'effectif de l'industrie automobile de la région, 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 (14 %), les sciences naturelles et appliquées (15 %), la gestion (11 %) et les autres types de professions (9 %).

Effectif de l'industrie automobile régionale, 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 région montre que près de la moitié (46 %) 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 ;

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

- la pose et l'ajustement des portières, des capots et des couvercles de coffres.

Les surveillants dans la fabrication de véhicules automobiles (code 9221 de la CNP), les manutentionnaires (code 7452 de la CNP), les soudeurs et opérateurs de machines à souder et à braser (code 7237 de la CNP) ainsi que les peintres, enduiseurs et opérateurs de procédés dans le finissage du métal – secteur industriel (code 9536 de la CNP) figurent parmi les autres professions clés de l'effectif de l'industrie automobile de la région. Le tableau suivant énumère les professions qui composent l'effectif de l'industrie automobile de la région.

Professions et métiers clés de l'industrie automobile régionale, 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)	545	4,8 %
Directeurs/directrices de la fabrication (code 0911 de la CNP)	440	3,9 %
Machinistes et vérificateurs/vérificatrices d'usinage et d'outillage (code 7231 de la CNP)	370	3,3 %
Ingénieurs mécaniciens/ingénieures mécaniciennes (code 2132 de la CNP)	320	2,8 %
Manutentionnaires (code 7452 de la CNP)	320	2,8 %
Opérateurs/opératrices de machines de traitement des matières plastiques (code 9422 de la CNP)	300	2,6 %
Assembleurs/assembleuses, monteurs/monteuses, contrôleurs/contrôleuses et vérificateurs/vérificatrices de matériel électronique (code 9523 de la CNP)	245	2,2 %
Cadres supérieurs/cadres supérieures – construction, transport, production et services d'utilité publique (code 0016 de la CNP)	230	2,0 %

Soudeurs/soudeuses et opérateurs/opératrices de machines à souder et à braser (code 7237 de la CNP)	225	2,0 %
Ingénieurs électriciens et électroniciens/ingénieures électriciennes et électroniciennes (code 2133 de la CNP)	220	1,9 %
Expéditeurs/expéditrices et réceptionnaires (code 1521 de la CNP)	215	1,9 %
Mécaniciens/mécaniciennes de chantier et mécaniciens industriels/mécaniciennes industrielles (code 7311 de la CNP)	210	1,9 %
Autres manœuvres des services de transformation, de fabrication et d'utilité publique (code 9619 de la CNP)	210	1,8 %
Technologues et techniciens/techniciennes en génie électronique et électrique (code 2241 de la CNP)	180	1,6 %
Mouleurs/mouleuses, noyauteurs/noyauteuses et fondeurs/fondeuses de métaux dans les aciéries (code 9412 de la CNP)	170	1,5 %
Assembleurs/assembleuses, finisseurs/finisseuses et contrôleurs/contrôleuses de produits en plastique (code 9535 de la CNP)	170	1,5 %

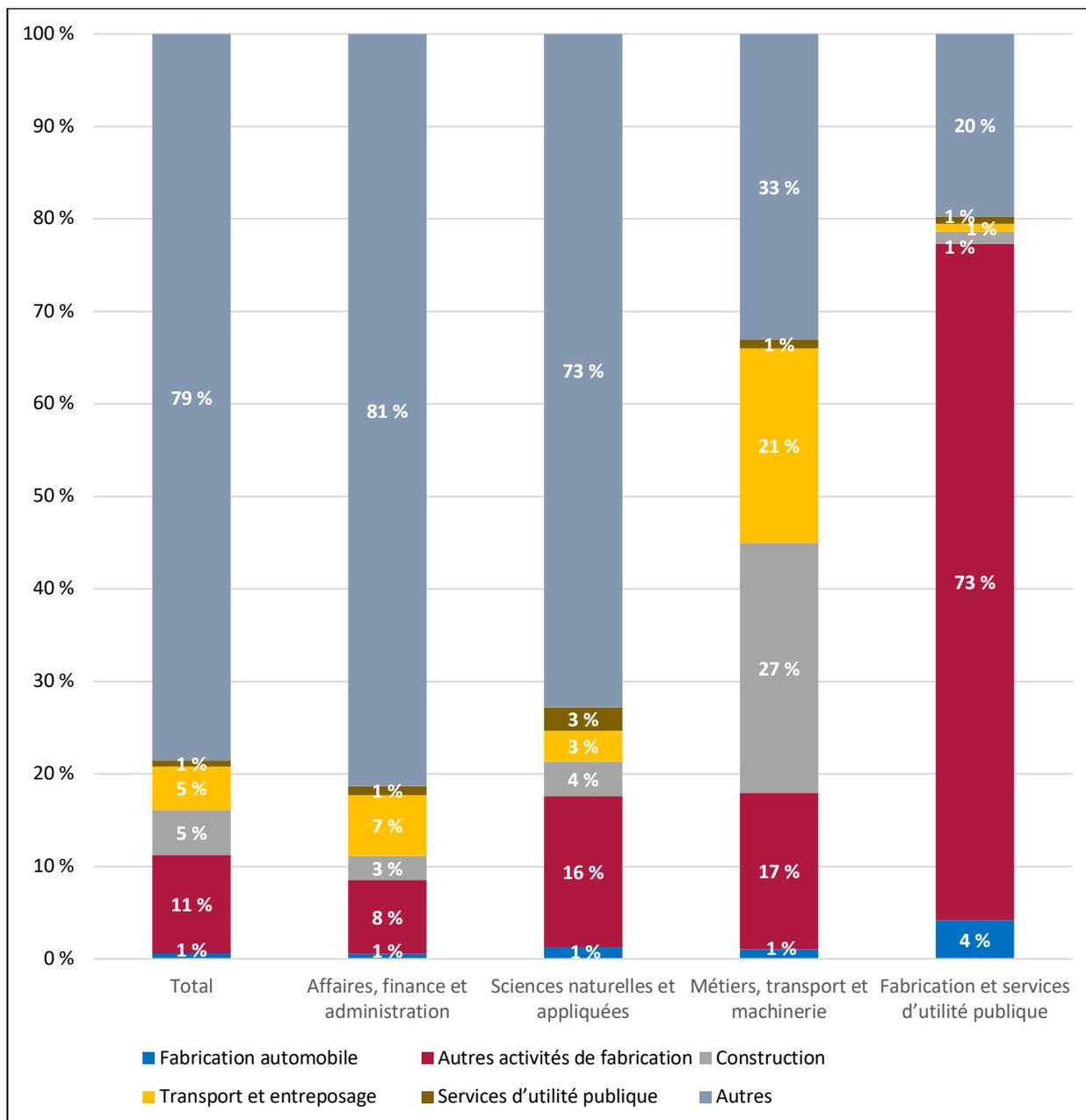
Source : Coalition canadienne de la formation professionnelle et de l'emploi, Statistique Canada.

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 de la région de Montréal 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 (73 %) qui rivalisent avec les fabricants automobiles pour attirer les travailleurs. La concurrence est plus vive dans d'autres familles d'emplois au sein de la région. Par exemple, l'industrie de la construction totalisait 27 % de l'effectif régional employé dans les métiers, dans le transport ou à un poste de conducteur d'équipement. La croissance de cette industrie à l'échelle régionale 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 régional, selon la famille d'emplois et le secteur, 2016



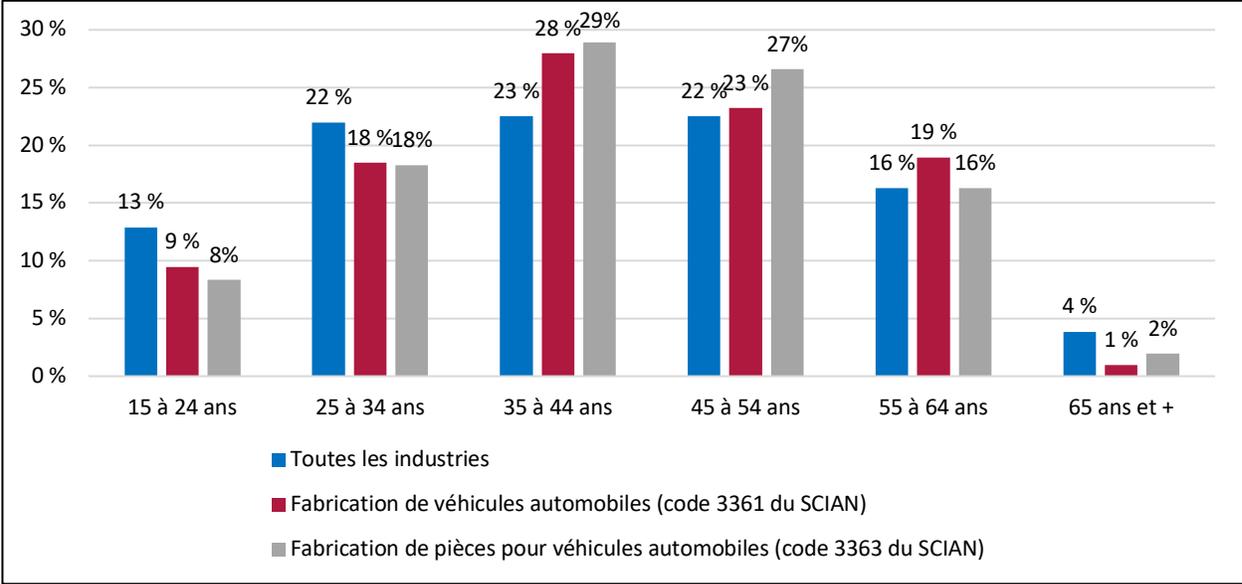
Source : Coalition canadienne de la formation professionnelle et de l'emploi, Statistique Canada.

Données démographiques dans l'industrie automobile

La répartition par âge de l'effectif de l'industrie automobile de la région montréalaise diffère de l'effectif de l'ensemble des industries de la région. 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 région 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 région 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 région comptait une proportion de travailleurs âgés de 55 ans et plus (20 %) semblable à celle de la fabrication de véhicules automobiles (20 %) et à celle de la fabrication de pièces pour véhicules automobiles (18 %).

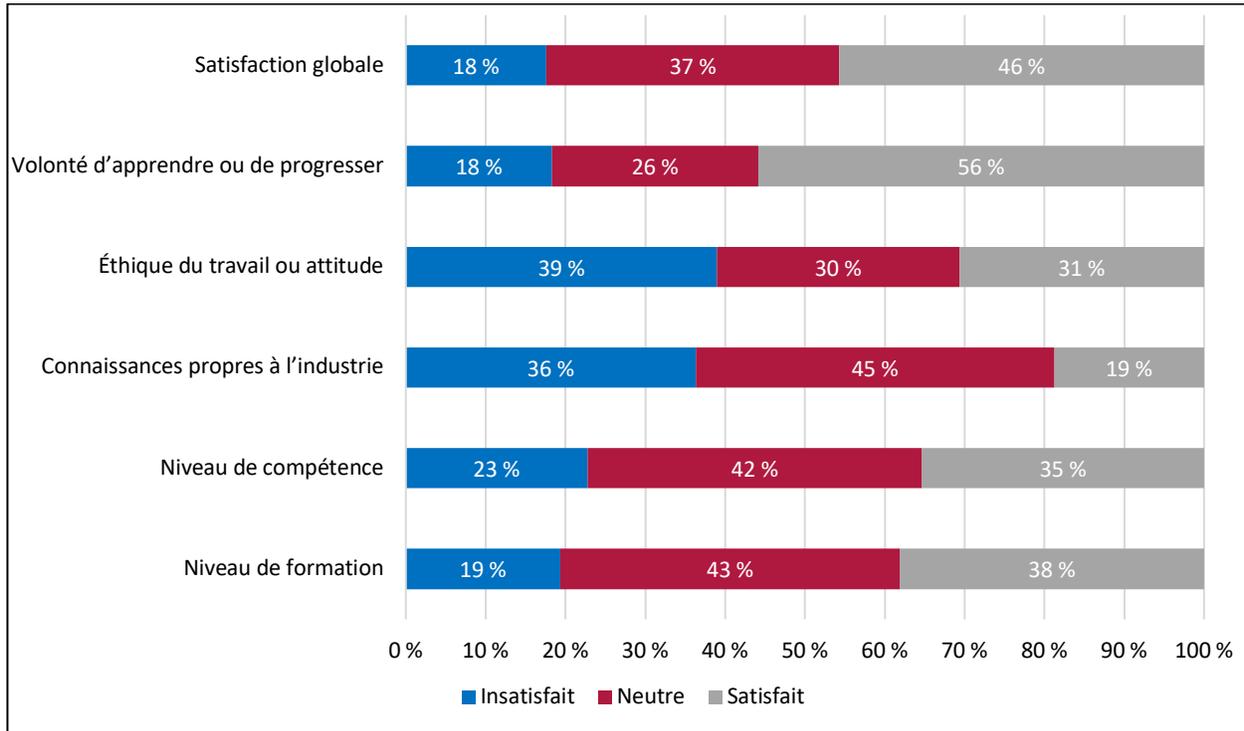
Répartition par âge de l'effectif de l'industrie automobile régionale, 2016



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 région 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.

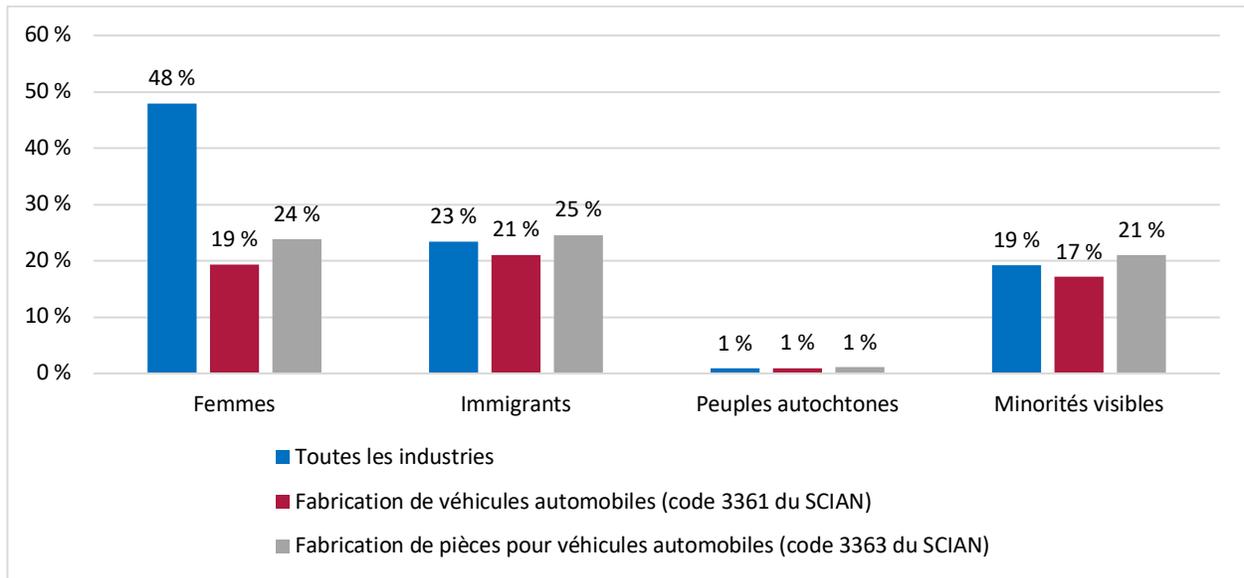
Satisfaction des employeurs du secteur manufacturier canadien à l'égard des jeunes travailleurs, 2016



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

L'effectif de l'industrie automobile de la région diffère également de la population active en raison de la diversité. La plus grande différence concerne la proportion des femmes. La part des femmes dans la population active de la région était de 48 % en 2016, ce qui était comparable à leur part de la population générale. Cependant, la proportion de femmes travaillant dans la fabrication de véhicules automobiles (19 %) 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 23 % de la population active de la région, ce qui est légèrement supérieur à la proportion observée en fabrication de véhicules automobiles (21 %), mais légèrement inférieur à la proportion observée en fabrication de pièces pour véhicules automobiles (25 %). 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 de la région.

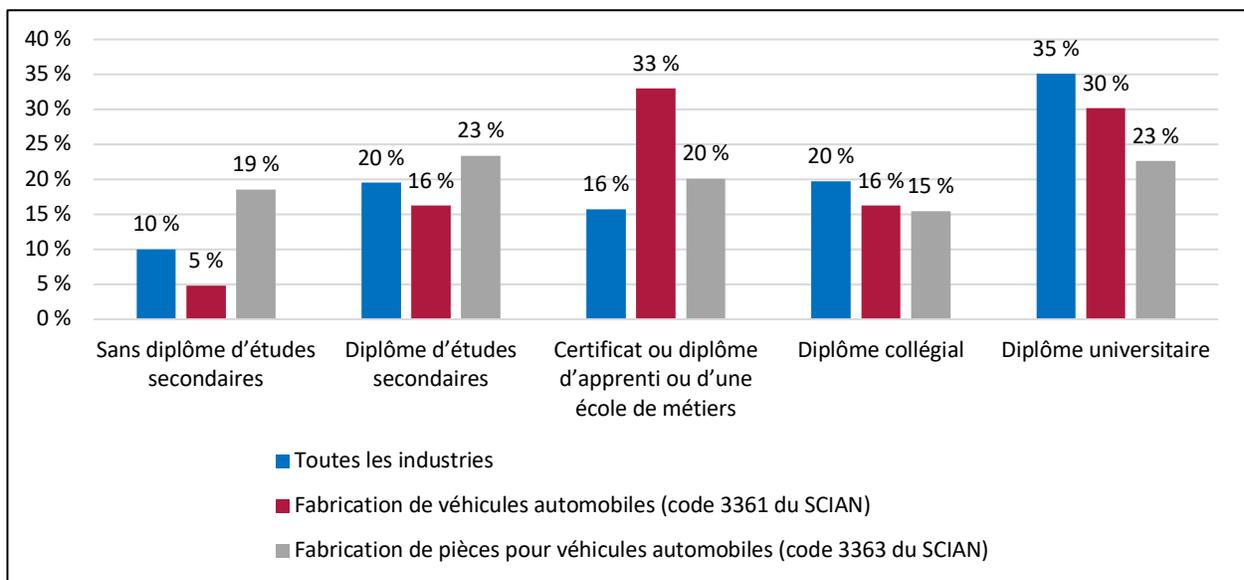
Diversité de l'effectif de l'industrie automobile régionale, 2016



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 celui de la population active au sein de la région. En effet, 21 % des travailleurs affectés à la fabrication de véhicules automobiles et 42 % de ceux affectés à la fabrication de pièces pour véhicules automobiles n'avaient pas plus qu'un diplôme d'études secondaires en 2016, comparativement à 30 % de l'ensemble de la population active. Par contre, la proportion des diplômés universitaires dans l'industrie automobile était beaucoup plus faible que la moyenne.

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



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