



Ce groupe industriel comprend les établissements dont l'activité principale est la fabrication de véhicules automobiles. On y trouve les établissements qui fabriquent des châssis, puis montent le véhicule (y compris les sous-ensembles cabine et châssis de camion), et ceux qui ne fabriquent que les châssis de véhicules automobiles. Le groupe inclut aussi la fabrication de voitures électriques pour la route, de même que la fabrication de véhicules lourds et de leurs châssis, en vue d'un usage sur la route.

Précisons que le ministère du Développement économique, de l'Innovation et de l'Exportation associe l'industrie de la fabrication de camions lourds à la catégorie de produits de l'industrie des véhicules spéciaux.

Chiffre d'affaires manufacturier/Valeur ajoutée manufacturière (en dollars constants de 1997)

Chiffre d'affaires

- 958,3 millions de dollars en 2003.
- Ce groupe industriel a vu son chiffre d'affaires dégringoler de moitié entre 2002 et 2003. Après s'être maintenu entre deux et trois milliards de dollars au cours de la période allant de 1996 à 2002, le chiffre d'affaires est passé sous la barre du milliard de dollars.
- Taux de croissance annuel moyen observé de 2000 à 2003 : *non disponible (donnée manquante)*.

Valeur ajoutée manufacturière

- 188,1 millions en 2003.
- Ce groupe industriel a vu sa valeur ajoutée manufacturière évoluer passablement au cours de la période 1992 à 2003. Le montant enregistré en 2003 est inférieur à celui enregistré en 1992.
- Taux de croissance annuel moyen observé de 2000 à 2003 : *non disponible (donnée manquante)*.

Commerce extérieur (en dollars constants de 1997)

Exportations

- 1,3 milliard en 2005 (en fonction de l'indice des prix pour les importations et les exportations – Camions et autres véhicules moteurs).
- La valeur des exportations a diminué de plus du double entre 1997 et 2005.
- 89 % des exportations étaient destinées aux États-Unis.
- Principaux États américains où sont exportés les produits de l'industrie de la fabrication de véhicules automobiles : New Jersey (15 %), Illinois (13,5 %), Texas (6,5 %), Floride (6,5 %) et New York (6 %)
- Part des exportations québécoises destinées aux États de la Nouvelle-Angleterre : 3,5 % ou 41,5 millions.

Importations

- 806,9 millions en 2005 (en fonction de l'indice des prix pour les importations et les exportations – Camions et autres véhicules moteurs).
- La valeur des importations a diminué d'environ 7 % entre 1997 et 2005.
- 91 % des produits importés provenaient des États-Unis.
- Principaux États américains d'où l'on importe des produits de l'industrie de la fabrication de véhicules automobiles : Ohio (37,5 %), Alabama (16,5 %), Oregon (7 %), Indiana (7 %) et Caroline du Sud (6 %).
- Part des importations américaines provenant des États de la Nouvelle-Angleterre : 0,5 % ou 3,8 millions.

Balance commerciale

- Important surplus commercial d'environ 500 millions en 2005.

Investissements (en dollars constants de 1997)

- Les dépenses en immobilisations étaient estimées à 15,2 millions en 2005, dont 93 % sont consacrées à l'achat de machines et d'équipements industriels. Il s'agit d'une baisse de 27 % des investissements par rapport à l'année précédente.

Entreprises

Ensemble du Québec

- 15 établissements en décembre 2005, soit 2,7 % de l'industrie de la fabrication de matériel de transport au Québec.
- Diminution du nombre d'établissements depuis 2002.
- 73 % des établissements ont moins de 50 employés.
- Les établissements sont principalement concentrés dans les régions administratives suivantes : Chaudière-Appalaches (20 %), Montréal (20 %), Montérégie (13 %) et Laurentides (13 %).

RMR de Montréal

- 5 établissements en décembre 2005, soit 33 % de l'ensemble des établissements de l'industrie de la fabrication de véhicules automobiles du Québec.
- 40 % des établissements ont moins de 50 employés.
- Les établissements se répartissent comme suit : Montréal (40 %), la partie RMR de la Montérégie (20 %), Laval (20 %) et la partie RMR des Laurentides (20 %).

Principaux employeurs

Autres régions du Québec

- Prévost Car – Sainte-Claire-de-Bellechasse (500 employés et plus)
- DuponTrolley Industries – Québec (20 à 49 employés)

RMR de Montréal

- Paccar du Canada – Sainte-Thérèse (500 employés et plus)
- Nova Bus, division de Prévost Car – Saint-Eustache (500 employés et plus)

Main-d'œuvre

Ensemble du Québec

- 2 266 employés en 2003, soit 5,5 % de l'industrie de la fabrication de matériel de transport (*Enquête annuelle des manufactures*).
- Diminution du nombre d'employés de 20 % entre 2002 et 2003.
- Selon le recensement de 2001, ce groupe industriel comptait 4 090 personnes occupées.
- La main-d'œuvre est principalement concentrée dans les régions administratives suivantes : Laurentides (36 %), Chaudière-Appalaches (30 %) et Montréal (8 %).

RMR de Montréal

- Selon le recensement de 2001, ce groupe industriel comptait 2 165 personnes occupées, soit 52,9 % de l'ensemble de la main-d'œuvre du groupe au Québec.
- La main-d'œuvre se répartit comme suit : la partie RMR des Laurentides (62 %), Montréal (15 %), Laval (9 %), la partie RMR de la Montérégie (7 %) et la partie RMR de Lanaudière (7 %).

Caractéristiques de l'emploi

Ensemble du Québec

- Hommes : 90 % (2001)
- Travail à temps plein : 74 % (2001)
- Âge moyen : 42 ans (2001)
- Répartition selon l'âge – 15 à 24 ans : 5,8 % ; 25 à 44 ans : 48,6 % ; 45 ans et plus : 45,6 % (2001)
- Répartition selon la scolarité – aucun diplôme d'études : 23,6 % ; diplôme d'études secondaires : 25,7 % ; diplôme de métiers ou collégial : 38,6 % ; diplôme d'études universitaires : 12,1 % (2001)
- Rémunération hebdomadaire moyenne en 2004 : donnée non disponible.
- Revenu d'emploi moyen en 2001 : 45 072 \$.
- Le coût unitaire de la main-d'œuvre se situait en 2003 à 0,20 \$, soit 0,08 \$ de moins que l'ensemble du sous-secteur.

RMR de Montréal

- Hommes : 91,7 % (2001)
- Travail à temps plein : 75,5 % (2001)

- Répartition selon l'âge – 15 à 24 ans : 5,3 % ; 25 à 44 ans : 30,4 % ; 45 ans et plus : 64,3 % (2001)
- Répartition selon la scolarité – aucun diplôme d'études : 29,9 % ; diplôme d'études secondaires : 29,4 % ; diplôme de métiers ou collégial : 27,3 % ; diplôme d'études universitaires : 13,4 % (2001)

Évolution du secteur entre 2001 et 2006

- Pour les grands constructeurs automobiles, la période 2001-2006 est caractérisée par le leitmotiv suivant : réduction des coûts, flexibilité et productivité, se traduisant par des restructurations majeures avec des milliers de pertes d'emplois et une délocalisation des activités vers la Chine, l'Inde, la Russie et le Mexique.
- Fermeture en août 2002 de l'usine d'assemblage de General Motors à Boisbriand, laissant en plan plus de 1 200 employés et de nombreux sous-traitants de pièces.
- L'industrie automobile (tant les fabricants que les équipementiers), avec sa consommation de 10 à 15 % de l'acier mondial, a été directement touchée par les augmentations du coût de l'acier entre 2002 et 2004.
- Dans un contexte où près de 90 % des exportations québécoises sont destinées aux États-Unis, la montée du dollar canadien par rapport au dollar américain a réduit de façon importante les marges bénéficiaires des entreprises exportatrices.
- L'industrie de la fabrication de camions lourds a évolué en dents de scie, obligeant la firme Paccar à mettre à pied des travailleurs au début des années 2000, tandis qu'elle s'est mise en mode embauche depuis le milieu de 2004.
- La nouvelle législation relative aux émissions de polluants a incité un grand nombre d'entreprises de camionnage à renouveler une partie de leur flotte de camions pour ne pas être obligées d'installer de nouveaux filtres à particules pour les moteurs.
- Les événements du 11 septembre 2001 ont fait chuter la demande pour les autocars. Les effets se font encore sentir aujourd'hui. Pour preuve, l'entreprise Dupont Industries de Québec se plaçait en avril 2005 sous la protection de la Loi sur les arrangements avec les créanciers. Récemment, l'entreprise Prévost Car a supprimé 250 emplois à son usine de Sainte-Claire-de-Bellechasse, la production d'autocars étant plus importante que les ventes.

Autres régions du Québec

Investissements majeurs

- 46 M\$ pour l'adaptation des produits existants aux normes environnementales par Prévost Car, à Sainte-Claire-de-Bellechasse (2005) ;
- 1 M\$ pour l'acquisition de nouveaux équipements chez Nova Bus, Saint-François-du-Lac (2005).

Vente, acquisition et ouverture de nouvelles entreprises

- RPM Tech, de Cap-Santé passe aux mains de nouveaux actionnaires pour la somme de 5 M\$ (2003) ;
- Nova Bus, de Saint-Eustache, passe sous le contrôle total de Volvo Bus Corporation, de Suède (2004).

RMR de Montréal

Investissements majeurs

- 10 M\$ pour la formation, l'acquisition de nouveaux équipements de manutention, l'amélioration des technologies de l'information par Paccar du Canada, à Sainte-Thérèse (2006).

Fermeture d'usines

- Usine General Motors de Boisbriand (2002).

Défis à relever d'ici 2010

- La venue prochaine des voitures chinoises en Amérique du Nord risque de nuire de façon majeure aux grands constructeurs américains.
- Savoir profiter de la demande accrue pour des voitures hybrides pour développer davantage notre expertise à cet effet : voitures électriques, utilisation de matériaux plus légers, construction en petites séries, etc.
- Mettre en place des mécanismes de veille stratégique afin de repérer les marchés en pleine croissance. De fait, le marché de la Chine et des autres pays émergents apparaît des plus prometteurs pour la prochaine décennie. Selon la Banque Scotia, les achats en Chine devraient dépasser cinq millions d'unités avant la fin de la décennie, faisant de ce pays le deuxième marché de l'automobile en importance dans le monde, derrière les États-Unis.
- Selon Exportation et Développement Canada, les perspectives de croissance en ce qui concerne les véhicules spécialisés, comme les autobus de transport en commun, les autocars, les autobus scolaires, les camions d'incendie, seront probablement limitées par la hausse des taux d'intérêt et le piètre état des finances publiques.
- L'activité économique soutenue et le vieillissement de la population continueront d'avoir un effet positif sur l'industrie des loisirs et du tourisme, ce qui créera une demande pour les autocars.