



Comité sectoriel
de la main-d'oeuvre
dans la fabrication
métallique
industrielle

GRUPE INDUSTRIEL SCIAN 3364

FABRICATION DE PRODUITS AÉROSPATIAUX ET DE LEURS PIÈCES

Ce groupe industriel comprend les établissements dont l'activité principale est la fabrication d'aéronefs, de missiles, de véhicules spatiaux et de leurs moteurs, leurs systèmes de propulsion, leur matériel auxiliaire et leurs pièces. La conception et la production de prototypes se trouvent dans cette classe, tout comme la révision et la conversion en usine des aéronefs et des systèmes de propulsion.

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

Chiffre d'affaires

- 8,4 milliards de dollars en 2003.
- Ce groupe industriel a vu son chiffre d'affaires croître constamment au cours de la période 1990 à 2001, puis fluctuer à la baisse puis à la hausse en 2003.
- Taux de croissance annuel moyen observé de 2000 à 2003 : -1,4 %.

Valeur ajoutée manufacturière

- 2 milliards en 2003.
- Ce groupe industriel a vu sa valeur ajoutée manufacturière augmenter sans cesse de 1992 jusqu'en 2001, avant de diminuer considérablement au cours des deux années suivantes.
- Taux de croissance annuel moyen observé de 2000 à 2003 : -23,8 %

Commerce extérieur (en dollars constants de 1997)

Exportations

- 8,4 milliards en 2005 (en fonction de l'indice des prix pour les importations et les exportations – Avions).
- La valeur des exportations a plus que doublé entre 1997 et 2005.
- 75 % des exportations étaient destinées aux États-Unis, 4 % au Royaume-Uni et 3 % en France.
- Principaux États américains où sont exportés les produits de l'industrie de la fabrication de produits aérospatiaux et de leurs pièces : Connecticut (18 %), Utah (13 %), Vermont (9 %), Minnesota (8,5 %), Michigan (7 %) et Georgie (7 %).
- Part des exportations québécoises destinées aux États de la Nouvelle-Angleterre : 28 % ou 1,8 milliard.

Importations

- 3,5 milliards en 2005 (en fonction de l'indice des prix pour les importations et les exportations – Avions).
- La valeur des importations a augmenté d'environ 42 % entre 1997 et 2005.
- Près de 43,5 % des produits importés provenaient des États-Unis, tandis que 22,5 % arrivaient du Royaume-Uni, 14,5 % du Brésil et 6 % de la France.
- La part des importations provenant du Royaume-Uni a augmenté de 11 points de pourcentage depuis 1997, alors que celle des États-Unis a diminué de 22 points.
- Principaux États américains d'où l'on importe des produits de l'industrie de la fabrication de produits aérospatiaux et de leurs pièces : Ohio (24,5 %), Indiana (12 %), Californie (11 %), Connecticut (6 %) et Texas (5,5 %).
- Part des importations américaines provenant des États de la Nouvelle-Angleterre : 10 % ou 148,2 millions.

Balance commerciale

- Important surplus commercial d'environ 4,9 milliards en 2005.

Investissements (en dollars constants de 1997)

- Les dépenses en immobilisations étaient estimées à 62,5 millions en 2005, dont 91 % consacrées à l'achat de machines et d'équipements industriels. Il s'agit d'une baisse des dépenses en matière d'investissements de 35 % par rapport à 2004.

Entreprises

Ensemble du Québec

- 87 établissements en décembre 2005, soit 15,5 % de l'industrie de la fabrication de matériel de transport au Québec.
- Stabilité du nombre d'établissements depuis 2000.
- 60 % des établissements ont moins de 50 employés et 14 % en ont plus de 500.
- Les établissements sont principalement concentrés dans les régions administratives suivantes : Montréal (40 %), Montérégie (25 %), Laurentides (13 %) et Laval (8 %).

RMR de Montréal

- 68 établissements en décembre 2005, soit 78,1 % de l'ensemble des établissements de l'industrie de la fabrication de produits aérospatiaux et de leurs pièces du Québec.
- 51,5 % des établissements ont moins de 50 employés et 17,6 % en ont plus de 500.
- Les établissements se répartissent comme suit : Montréal (56 %), la partie RMR de la Montérégie (24 %), Laval (10 %) et la partie RMR des Laurentides (10 %). La partie RMR de Lanaudière n'en compte aucun sur son territoire.

Principaux employeurs

Autres régions du Québec

- Général Électrique
Division Moteurs d'avions – Bromont
(500 à 749 employés)

RMR de Montréal

- Pratt & Whitney – Longueuil (plus de 2 500 employés)
- Rolls Royce – Montréal (1 000 à 2 499 employés)
- Bombardier Aéronautique – Montréal (1 000 à 2 499 employés)
- Bombardier Centre de finition – Montréal (1 000 à 2 499 employés)
- Bell Helicopter Textron Canada – Mirabel (1 000 à 2 499 employés)
- Pratt & Whitney – Saint-Hubert (750 à 999 employés)
- L-3 Communications MAS – Mirabel (750 à 999 employés)
- Héroux-Devtek – Longueuil (250 à 499 employés)
- Honeywell Aérospatiale – Montréal (250 à 499 employés)
- Messier-Dowty – Mirabel (100 à 249 employés)

Main-d'œuvre

Ensemble du Québec

- 21 468 employés en 2003, soit 52,4 % de l'industrie de la fabrication de matériel de transport au Québec (*Enquête annuelle des manufactures*).
- Diminution du nombre d'employés de 18 % entre 2001 et 2003.
- Selon le recensement de 2001, ce groupe industriel comptait 29 565 personnes occupées.
- La main-d'œuvre est principalement concentrée dans les régions administratives suivantes : Montréal (35 %), Montérégie (31 %), Laurentides (17 %) et Laval (10 %).

RMR de Montréal

- Selon le recensement de 2001, ce groupe industriel comptait 26 305 personnes occupées, soit 89 % de l'ensemble de la main-d'œuvre du groupe au Québec.
- La main-d'œuvre se répartit comme suit : Montréal (39 %), la partie RMR de la Montérégie (28 %), la partie RMR des Laurentides (16,5 %), Laval (11,5 %) et la partie RMR de Lanaudière (5 %).

Caractéristiques de l'emploi

Ensemble du Québec

- Hommes : 80,8 % (2001)
- Travail à temps plein : 75,8 % (2001)
- Âge moyen : 38 ans (2001)
- Répartition selon l'âge – 15 à 24 ans : 11,3 % ; 25 à 44 ans : 62,7 % ; 45 ans et plus : 26 % (2001)
- Répartition selon la scolarité – aucun diplôme d'études : 8,1 % ; diplôme d'études secondaires : 20,8 % ; diplôme de métiers ou collégial : 49 % ; diplôme d'études universitaires : 22,1 % (2001)
- Rémunération hebdomadaire moyenne en 2004 : 1 187,74 \$ Augmentation constante depuis 1996

- Le coût unitaire de la main-d'œuvre s'est toujours maintenu entre 0,16 \$ et 0,21 \$ de 1997 à 2002, avant de grimper fortement à 0,34 \$ en 2003. La moyenne du CUM entre 1997 et 2003 pour ce groupe industriel a été de 0,20 \$, soit le même taux que celui observé à l'échelle du sous-secteur.

RMR de Montréal

- Hommes : 80,6 % (2001)
- Travail à temps plein : 76,1 % (2001)
- Répartition selon l'âge – 15 à 24 ans : 11,4 % ; 25 à 44 ans : 62,5 % ; 45 ans et plus : 26,1 % (2001)
- Répartition selon la scolarité – aucun diplôme d'études : 8,1 % ; diplôme d'études secondaires : 19,7 % ; diplôme de métiers ou collégial : 48,7 % ; diplôme d'études universitaires : 23,5 % (2001)

Évolution du secteur entre 2001 et 2006

- La période a été passablement turbulente : événements du 11 septembre 2001, SRAS, montée des coûts de carburant, appréciation du dollar canadien par rapport à la devise américaine, etc.
- Obtention de nombreux contrats de l'armée de l'air américaine par la firme Héroux-Devtek au cours de cette période.
- Malgré les difficultés financières des grandes compagnies d'aviation, Bombardier Aéronautique a su tirer son épingle du jeu, avec de nombreuses commandes pour ses différents appareils; la baisse des commandes pour son jet régional CRJ200 l'a toutefois obligée à procéder à d'importantes mises à pied au cours de cette période, notamment 1 135 emplois en 2005.
- On assiste à toute une saga relativement à la décision de Bombardier Aéronautique d'établir ou non une usine d'assemblage d'avions de la série « C ». Après avoir annoncé en mai 2005 qu'elle ferait de Mirabel le lieu de l'assemblage, l'entreprise a décidé en 2006 de mettre ce projet sur la glace faute de clients fermes.
- Le marché des hélicoptères est en pleine croissance, avec l'obtention en 2005 d'un contrat de l'armée de l'air américaine de 2,2 G\$ par Bell Helicopter de Mirabel. L'entreprise a aussi obtenu d'importantes commandes en 2006, ce qui est une bonne nouvelle pour ses sous-traitants comme Pratt & Whitney Canada et Héroux-Devtek.
- Resserrement du marché du jet d'affaires et déplacement de la demande vers des appareils régionaux de plus grande taille.
- Apparition de nouveaux joueurs de taille comme la Chine, la Russie et le Japon, qui ont le savoir-faire, les ressources et le soutien financier de leur gouvernement.
- Mise en œuvre de la grappe industrielle de l'industrie aéronautique du Montréal métropolitain, au mois de mai 2006.

Autres régions du Québec

Investissements majeurs

- 15 M\$ pour l'amélioration du système de production chez GE Transportation, à Bromont (2001); 10 M\$ pour l'acquisition d'équipements (2005);
- 4,2 M\$ pour la construction d'une nouvelle usine par Avionnerie Val-d'Or, à Val-d'Or (2002).

Vente, acquisition et ouverture de nouvelles entreprises

- Ouverture de Flight Dynamics Corporation, à Saint-Jean-sur-Richelieu (2001);
- Acquisition d'AVCorp par de nouveaux actionnaires; devient Produits Intégrés Avior, à Granby (2002);
- 2,3 M\$ pour l'ouverture du centre de recherche en aéronautique Multi Coleraine, à Saint-Joseph-de-Coleraine (2002);
- Ouverture d'Industries aéronautiques Symphony, à Trois-Rivières (2003).

RMR de Montréal

Investissements majeurs

- 170 M\$ pour la construction d'une usine d'assemblage par Bombardier Aéronautique à Mirabel (2001);
- 70 M\$ pour la construction d'une nouvelle usine par Messier-Dowty à Mirabel (2001); 23,2 M\$ pour l'agrandissement de l'usine (2002); 20 M\$ pour l'agrandissement de l'usine (2006);
- 5,2 M\$ pour l'agrandissement de l'usine par Finition de métal Canada, à Mirabel (2001);
- 500 K\$ pour l'agrandissement de l'usine par Aviation Lemex, à Saint-Hubert (2001); 8 M\$ pour l'acquisition d'équipements (2002);
- 3,1 M\$ pour l'achat d'équipements et l'agrandissement de l'usine par Performance LT, à Laval (2001);
- 3,2 M\$ pour l'amélioration des installations par CEL Équipement d'essai aérospatial, à Longueuil (2001);
- 5,5 M\$ pour la construction d'une usine par Liebherr-Canada, à Laval (2001);
- 450 K\$ pour l'acquisition d'équipements par DCM Aéronautique, à Sainte-Thérèse-de-Blainville (2003);
- 99,4 M\$ pour le développement de petits et moyens turboréacteurs par Pratt & Whitney Canada, à Longueuil (2003); 250 M\$ pour le développement de technologies propres (2005);

- 21 M\$ pour l'agrandissement de l'usine par le Groupe Mecachrome, à Montréal (2003);
40 M\$ pour la construction d'une usine, à Mirabel (2004);
- 122 M\$ pour le développement de technologies de pointe par Rolls Royce Canada, à Montréal (2004);
- 3 M\$ pour l'agrandissement de l'usine à Laval par Héroux-Devtek, de Longueuil (2004);
24 M\$ pour le développement de technologies de pointe (2005);
- 700 M\$ pour la conception et la réalisation de technologies de pointe par Bell Helicopter, à Mirabel (2005).

Vente, acquisition et ouverture de nouvelles entreprises

- Acquisition des actifs de Turbotech Repairs, de San Diego, par Pratt & Whitney Canada, de Longueuil (2001);
- 1,5 M\$ pour l'ouverture d'un centre de design de la firme allemande Hella Aerospace, à Montréal (2001);
- 4,8 M\$ pour l'implantation de l'entreprise Aerotech Tubetronique, à Mirabel (2001);
- Vente de l'entreprise Aero de Montréal-Nord au Groupe Mecachrome, de France (2002);
- 10,6 M\$ pour l'ouverture d'une unité de production par LISI Aerospace, à Montréal (2005).

Fermeture d'usines

- Fermeture d'une des trois usines de Pratt & Whitney Canada, à Longueuil (2003);
- Relocalisation au Mexique de l'usine de harnais électriques située à Dorval et appartenant à Bombardier Aéronautique (2005).

Défis à relever d'ici 2010

- Obtenir du financement d'avions pour les clients de la part des autorités gouvernementales pour pouvoir concurrencer les fabricants étrangers.
- Développer ou attirer des intégrateurs de systèmes de façon à renforcer les maillons de la chaîne d'approvisionnement québécoise.
- Amener les entreprises du Québec à réaliser des alliances partenariales avec la Chine, la Russie et l'Inde.
- Saisir les occasions de vendre en Chine et dans les autres pays émergents.
- Les fournisseurs de deuxième et troisième niveaux doivent développer de nouvelles capacités : penser produits et services à valeur ajoutée, amélioration continue, support technique, accroissement de la R-D, diminution des coûts de production, etc.
- Attirer les jeunes adultes vers les métiers liés à l'industrie aéronautique, notamment en intégrant au marché des personnes immigrantes.
- Développer de façon maximale les connaissances, les capacités et la créativité de la main-d'œuvre. Accroître la mobilisation des travailleurs, en se concertant davantage dans les relations patronales-syndicales.

Emploi
Québec



Ce document a été réalisé
grâce à la contribution financière
d'Emploi-Québec.

