



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

GRUPE INDUSTRIEL SCIAN 3365

FABRICATION DE MATÉRIEL FERROVIAIRE ROULANT

Les entreprises du présent groupe industriel sont spécialisées dans la fabrication et le réusinage de locomotives et de wagons de chemin de fer, quels que soient leur gabarit, leur châssis ou leurs pièces. *La Fabrication de matériel ferroviaire roulant* inclut également celle des voitures de trains à grande vitesse et de trains de banlieue, des wagons de métro ainsi que des équipements autopropulsés utilisés pour l'entretien des voies ferrées.

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

Chiffre d'affaires

- 832,4 millions de dollars en 2002.
- Taux de croissance annuel moyen observé de 2000 à 2003 : *non disponible (donnée manquante)*.

Valeur ajoutée manufacturière

- 399,5 millions en 2003.
- Taux de croissance annuel moyen observé de 2000 à 2003 : *non disponible (donnée manquante)*.

Commerce extérieur (en dollars constants de 1997)

Exportations

- 302 millions en 2005 (en fonction de l'indice des prix pour les importations et les exportations – Autres équipements de transports).
- La valeur des exportations a plus que doublé entre 1997 et 2005.
- 95 % des exportations étaient destinées aux États-Unis.
- Principal État américain où sont exportés les produits de l'industrie de la fabrication de matériel ferroviaire roulant : New York (93 %).
- Part des exportations québécoises destinées aux États de la Nouvelle-Angleterre : 0,1 % ou 319 000 \$.

Importations

- 58,6 millions en 2005 (en fonction de l'indice des prix pour les importations et les exportations – Autres équipements de transports)
- La valeur des importations s'est maintenue entre 46 millions et 89 millions au cours de la période 1997 à 2005.
- 67 % des produits importés provenaient des États-Unis, tandis que 22 % arrivaient du Mexique.
- Principaux États américains d'où l'on importe des produits de l'industrie de la fabrication de matériel ferroviaire roulant : Arkansas (22 %), New York (13 %), Pennsylvanie (11 %), Caroline du Sud (9 %), Dakota du Nord (8,5 %) et Illinois (8 %).
- Part des importations américaines provenant des États de la Nouvelle-Angleterre : 1,3 % ou 473 000 \$.

Balance commerciale

- Important surplus commercial d'environ 243 millions en 2005.

Investissements (en dollars constants de 1997)

- Les dépenses en immobilisations étaient estimées à 5,3 millions en 2005, dont 81 % consacrées à l'achat de machines et d'équipements industriels.

Entreprises

Ensemble du Québec

- 14 établissements en décembre 2005, soit 2,5 % de l'industrie de la fabrication de matériel de transport au Québec.
- Légère diminution du nombre d'établissements depuis 2000.
- 57 % des établissements ont moins de 50 employés et 29 % en ont plus de 200.
- Les établissements sont principalement concentrés à Montréal (71 %).

RMR de Montréal

- 11 établissements en décembre 2005, soit 79 % de l'ensemble des établissements de l'industrie de la fabrication de matériel ferroviaire roulant du Québec.
- 55 % des établissements ont moins de 50 employés et 27 % en ont plus de 200.
- Les établissements se répartissent comme suit : Montréal (91 %) et la partie RMR de la Montérégie (9 %).

Principaux employeurs

Autres régions du Québec

- Bombardier Transport – La Pocatière (1 000 à 2 499 employés)

RMR de Montréal

- IEC-Holden – Montréal (250 à 499 employés)
- Vapor Rail – Montréal (100 à 249 employés)
- Services de chemin de fer CAD – Montréal (100 à 249 employés)

Main-d'œuvre

Ensemble du Québec

- 2 421 employés en 2002, soit 5,4 % de l'industrie de la fabrication de matériel de transport (*Enquête annuelle des manufactures*).
- Selon le recensement de 2001, ce groupe industriel comptait 2 975 personnes occupées.
- La main-d'œuvre est principalement concentrée dans les régions administratives suivantes : Bas-Saint-Laurent (34 %), Montérégie (25 %), Montréal (19 %) et Chaudière-Appalaches (10 %).

RMR de Montréal

- Selon le recensement de 2001, ce groupe industriel comptait 1 415 personnes occupées, soit 49,2 % de l'ensemble de la main-d'œuvre du groupe au Québec.
- La main-d'œuvre se répartit comme suit : Montréal (44 %), la partie RMR de la Montérégie (39 %), la partie RMR des Laurentides (7 %), Laval (5 %) et la partie RMR de Lanaudière (5 %).

Caractéristiques de l'emploi

Ensemble du Québec

- Hommes : 84,2 % (2001)
- Travail à temps plein : 70,1 % (2001)
- Âge moyen : 41 ans (2001)
- Répartition selon l'âge – 15 à 24 ans : 7,3 % ; 25 à 44 ans : 58,6 % ; 45 ans et plus : 34,1 % (2001)
- Répartition selon la scolarité – aucun diplôme d'études : 18,6 % ; diplôme d'études secondaires : 17 % ; diplôme de métiers ou collégial : 47,2 % ; diplôme d'études universitaires : 17,2 % (2001)
- Rémunération hebdomadaire moyenne en 2004 : *donnée non disponible*.
- Revenu d'emploi moyen en 2001 : 42 904 \$
- Le coût unitaire de la main-d'œuvre a considérablement augmenté entre 2002 et 2004, passant de 0,88 \$ à 2,00 \$.
- Selon les données portant sur la productivité, le salaire horaire moyen en 2004 était de 36,14 \$.

RMR de Montréal

- Hommes : 73,7 % (2001)
- Travail à temps plein : 73,1 % (2001)
- Répartition selon l'âge – 15 à 24 ans : 13,5 % ; 25 à 44 ans : 51,2 % ; 45 ans et plus : 35,3 % (2001)
- Répartition selon la scolarité – aucun diplôme d'études : 28 % ; diplôme d'études secondaires : 29 % ; diplôme de métiers ou collégial : 32,5 % ; diplôme d'études universitaires : 10,5 % (2001)

Évolution du secteur entre 2001 et 2006

- Obtention de nombreux contrats (plus de 5 G\$ entre 2003 et 2006) par la firme Bombardier Transport au cours de cette période, et ce, un peu partout dans le monde.
- Une surcapacité de production a amené en 2004 la firme Bombardier Transport à mettre à pied des centaines de travailleurs d'ici et d'ailleurs dans le monde.
- Incertitude concernant l'octroi du contrat évalué à un 1,2 G\$ pour le renouvellement des voitures du métro de Montréal.

Autres régions du Québec

Vente, acquisition et ouverture de nouvelles entreprises

- Acquisition d'Adtranz par Bombardier Transport (2001).

RMR de Montréal

Fermeture d'usines

- Usine d'Alstom à Pointe-Saint-Charles, à Montréal (2003).

Défis à relever d'ici 2010

- Le gouvernement du Québec a confirmé au mois de mai 2006 l'octroi de gré à gré à Bombardier du contrat de construction de 336 nouvelles voitures pour le métro de Montréal. Bombardier entend intégrer les fournisseurs locaux au projet dès l'étape de la conception, s'étant engagée à s'approvisionner à 70 % au Québec pour ce contrat.
- La décision de Québec d'accorder le contrat du métro de Montréal à Bombardier sans appel d'offres a indigné le groupe français Alstom, qui compte la contester auprès de l'Organisation mondiale du commerce et devant les autorités européennes à Bruxelles.
- Protéger la production canadienne sans toutefois contrevenir aux accords commerciaux internationaux.
- Relance du projet d'un train haute vitesse reliant les centres-villes de New York et de Montréal.
- Les marchés émergents en Asie-Pacifique et en Europe de l'Est continueront d'offrir de bonnes perspectives de croissance au cours de la prochaine décennie.
- La demande américaine pour du matériel de transport ferroviaire devrait continuer d'augmenter, car le transport de marchandises restera vigoureux.
- Le fait que le matériel roulant nord-américain soit vieillissant devrait stimuler également la demande de remplacement.

