



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

GROUPE INDUSTRIEL SCIAN 3362

FABRICATION DE CARROSSERIES ET DE REMORQUES DE VÉHICULES AUTOMOBILES

Ce groupe industriel comprend les établissements dont l'activité principale est la fabrication de carrosseries et de cabines de véhicules automobiles, de remorques de camions ainsi que de remorques d'usage non commercial. La carrosserie et la cabine peuvent être vendues comme telles ou être montées sur un châssis acheté ailleurs.

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

Chiffre d'affaires

- 641,3 millions de dollars en 2003.
- Ce groupe industriel a vu son chiffre d'affaires croître régulièrement au cours de la période 1990 à 1999, puis décroître et reprendre une certaine croissance de 2001 à 2003.
- Taux de croissance annuel moyen observé de 2000 à 2003 : 3 %.

Valeur ajoutée manufacturière

- 214,1 millions en 2003.
- Ce groupe industriel a vu sa valeur ajoutée manufacturière évoluer passablement au cours de la période 1992 à 2003.
- Taux de croissance annuel moyen observé de 2000 à 2003 : -2,4 %.

Commerce extérieur (en dollars constants de 1997)

Exportations

- 220,9 millions en 2005 (en fonction de l'indice des prix pour les importations et les exportations – Produits de l'automobile).
- La valeur des exportations a plus que doublé entre 1997 et 2005.
- 84 % des exportations étaient destinées aux États-Unis.
- Principaux États américains où sont exportés les produits de l'industrie de la fabrication de carrosseries et de remorques de véhicules automobiles : Ohio (13 %), New York (11 %), Pennsylvanie (7 %), New Jersey (7 %) et Maine (6 %).
- Part des exportations québécoises destinées aux États de la Nouvelle-Angleterre : 14 % ou 25,5 millions.

Importations

- 123,4 millions en 2005 (en fonction de l'indice des prix pour les importations et les exportations – Produits de l'automobile).
- La valeur des importations a pratiquement doublé entre 1997 et 2005.
- 81 % des produits importés provenaient des États-Unis, tandis que 5,4 % arrivaient du Royaume-Uni et 4 % de la Chine.
- La part des importations provenant de la Chine a augmenté d'environ 4 points de pourcentage depuis 1997, alors que celle des États-Unis a baissé d'environ 10 %.
- Principaux États américains d'où l'on importe des produits de l'industrie de la fabrication de carrosseries et de remorques de véhicules automobiles : Indiana (16,5 %), Floride (16,5 %), Pennsylvanie (15 %), Alabama (13 %) et Oregon (9 %).
- Part des importations américaines provenant des États de la Nouvelle-Angleterre : 3,4 % ou 3,4 millions.

Balance commerciale

- Important surplus commercial d'environ 97 millions en 2005.

Investissements (en dollars constants de 1997)

- Les dépenses en immobilisations étaient estimées à 8,9 millions en 2005, dont 79 % consacrées à l'achat de machines et d'équipements industriels. Il s'agit d'une augmentation de 41 % des investissements par rapport à l'année précédente.

Entreprises

Ensemble du Québec

- 126 établissements en décembre 2005, soit 22,4 % de l'industrie de la fabrication de matériel de transport au Québec.
- Légère diminution du nombre d'établissements depuis 2000.
- 83 % des établissements ont moins de 50 employés.
- Les établissements sont principalement concentrés dans les régions administratives suivantes :
Montérégie (28 %), Chaudière-Appalaches (11 %), Capitale-Nationale (9 %) et Centre-du-Québec (9 %).

RMR de Montréal

- 37 établissements en décembre 2005, soit 29 % de l'ensemble des établissements de l'industrie de la fabrication de carrosseries et de remorques de véhicules automobiles du Québec.
- 84 % des établissements ont moins de 50 employés.
- Les établissements se répartissent comme suit : la partie RMR de la Montérégie (46 %), Montréal (22 %), la partie RMR des Laurentides (13,5 %), la partie RMR de Lanaudière (13,5 %) et Laval (5 %).

Principaux employeurs

Autres régions du Québec

- Manac – Québec (500 employés et plus)
- Équipement Labrie – Saint-Nicolas (250 à 499 employés)
- Industries N.R.C. – Saint-Paul-d'Abbotsford (100 à 249 employés)
- Girardin Minibus – Drummondville (100 à 249 employés)
- Équipements Everest – Ayer's Cliff (100 à 249 employés)
- Entreprises Michel Corbeil – Saint-Lin-Laurentides (100 à 249 employés)
- Tremcar – Saint-Jean-sur-Richelieu (100 à 249 employés)
- Équipements Max-Atlas International – Saint-Jean-sur-Richelieu (100 à 249 employés)

RMR de Montréal

- Les Fourgons Transit – Laval (100 à 249 employés)
- Ambulances Demers – Beloeil (100 à 249 employés)

Main-d'œuvre

Ensemble du Québec

- 4 175 employés en 2003, soit 10,2 % de l'industrie de la fabrication de matériel de transport au Québec (*Enquête annuelle des manufactures*).
- Diminution du nombre d'employés de 6 % entre 2002 et 2003.
- Selon le recensement de 2001, ce groupe industriel comptait 3 480 personnes occupées.
- La main-d'œuvre est principalement concentrée dans les régions administratives suivantes :
Montérégie (25 %), Chaudière-Appalaches (23 %), Centre-du-Québec (14,5 %) et Lanaudière (11,5 %).

RMR de Montréal

- Selon le recensement de 2001, ce groupe industriel comptait 895 personnes occupées, soit 22 % de l'ensemble de la main-d'œuvre du groupe au Québec.
- La main-d'œuvre se répartit comme suit : la partie RMR de la Montérégie (44 %), Montréal (17 %), la partie RMR de Lanaudière (17 %), la partie RMR des Laurentides (13 %) et Laval (9 %).

Caractéristiques de l'emploi

Ensemble du Québec

- Hommes : 87,9 % (2001)
- Travail à temps plein : 62,8 % (2001)
- Âge moyen : 38 ans (2001)
- Répartition selon l'âge – 15 à 24 ans : 15 % ; 25 à 44 ans : 55,8 % ; 45 ans et plus : 29,2 % (2001)
- Répartition selon la scolarité – aucun diplôme d'études : 26,2 % ; diplôme d'études secondaires : 22 % ; diplôme de métiers ou collégial : 46,2 % ; diplôme d'études universitaires : 5,6 % (2001).
- Rémunération hebdomadaire moyenne en 2004 : donnée non disponible
- Revenu d'emploi moyen en 2001 : 30 893 \$

- Le coût unitaire de la main-d'œuvre dans ce groupe industriel se maintient bon an mal an autour de 0,36 \$, exception faite de 2001, où le taux a grimpé à 0,44 \$. La moyenne du CUM entre 1997 et 2003 pour ce groupe industriel a été d'environ 0,16 \$ de plus que le taux observé à l'échelle du sous-secteur.

RMR de Montréal

- Hommes : 86 % (2001)
- Travail à temps plein : 63,7 % (2001)
- Répartition selon l'âge – 15 à 24 ans : 11,8 % ; 25 à 44 ans : 47,2 % ; 45 ans et plus : 41 % (2001)
- Répartition selon la scolarité – aucun diplôme d'études : 24,7 % ; diplôme d'études secondaires : 25,9 % ; diplôme de métiers ou collégial : 41 % ; diplôme d'études universitaires : 8,4 % (2001)

Évolution du secteur entre 2001 et 2006

- On note une surcapacité de production persistante au sein de l'industrie de la semi-remorque, celle notamment de type standard.
- 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.
- Autant la faible valeur du dollar canadien a bien servi l'industrie au début de la décennie, autant la hausse de la devise par rapport à la devise américaine ces derniers temps constitue depuis un frein majeur pour les entreprises exportant massivement leurs produits aux États-Unis.
- Comme tant d'autres PME manufacturières exportatrices, Girardin Minibus, pour contrer la hausse vertigineuse de notre devise et la compétition féroce de grandes multinationales (Volvo, DaimlerChrysler et International), a suivi un plan de redressement, à savoir le redesign de ses produits, afin de redevenir un leader dans les marchés de minibus scolaires et commerciaux.
- Un des articles de la Loi assurant l'exercice des droits des personnes handicapées (projet de loi 56), adoptée en 2005, oblige les municipalités de 20 000 habitants et plus qui ne disposent pas d'un service de transport en commun à offrir un service adapté aux personnes handicapées, ce qui a eu pour effet de raviver la demande pour les autobus adaptés.

Autres régions du Québec

Investissements majeurs

- 1 M\$ pour la construction d'une nouvelle usine par Les Usines d'Autray à Saint-Félix-de-Valois (2001) ;
- Ouverture d'une usine de fabrication par Remorque Leblanc, à Sainte-Eulalie (2002) ;
- 1 M\$ pour le déménagement de Produits Denray de Drummondville à Deschambault (2004) ;
- 250 K\$ pour l'agrandissement de l'usine de Remorques Laroche, de Saint-Denis-de-Brompton (2004) ;
- 750 K\$ pour la relocalisation de l'usine d'Unicab, à Saint-Honoré (2004) ;
- 1,5 M\$ pour la diversification de la production par Lazer Inox de Saint-Germain-de-Grantham (2004) ;
- 5,2 M\$ pour la construction d'une nouvelle usine par Tremcar, d'Iberville (2004-2005) ;
- 1,5 M\$ pour la construction d'une nouvelle usine par Métal Grenier, à Princeville (2005) ;
- 3 M\$ pour la construction d'une nouvelle usine par Cambli, à Saint-Jean-sur-Richelieu (2005) ;
- 750 K\$ pour le réaménagement de l'usine et un projet de planification à valeur ajoutée chez Poudrier Frères, de Victoriaville (2005) ;
- 400 K\$ pour de nouveaux bâtiments et équipements par ABS Remorques, d'Asbestos (2006).

Vente, acquisition et ouverture de nouvelles entreprises

- Acquisition de Machinage Piché par Remorques Leblanc, de Saint-Valère (2001) ;
- Acquisition pour 66,6 M\$ par le Fonds de solidarité de la FTQ et la Société financière Bourgie de la division Manac, de Saint-Georges de Beauce, du Groupe Canam (2004) ;
- Acquisition de Produits Denray, de Drummondville par un groupe d'investisseurs de Deschambault (2004) ;
- Fusion de Équipements Everest, d'Ayer's Cliff avec Schmidt Engineering & Equipment Inc., New Berlin, au Wisconsin, formant ainsi la corporation Wausau-Everest (2004) ;
- 30 M\$ pour la construction d'une usine par Dayco, à Trois-Rivières (2006).

Fermeture d'usines

- Technova, division de Tremcar, à Drummondville (2002) ;
- Industries Bonair, à Thetford Mines (2003).

RMR de Montréal**Investissements majeurs**

- 500 K\$ pour l'agrandissement des installations par Fourgons Leclair, à Bois-des-Filion (2006).

Vente, acquisition et ouverture de nouvelles entreprises

- Acquisition d'Aménagement Électrotech, d'Anjou par ConvExpert de Laval (2004);
- 2 M\$ pour l'ouverture de Fourgons Leclair à Bois-des-Filion (2004);
- 1,4 M\$ pour l'acquisition de Van-Action, de Saint-Laurent par Services industriels Savaria, de Laval (2005).

Défis à relever d'ici 2010

- La percée de concurrents chinois sur le territoire d'Europe de l'Ouest dans ces secteurs d'activités laisse présager qu'une percée du territoire nord-américain est fortement plausible et envisageable au cours de la prochaine décennie.
- Les véhicules qui intégreront davantage de technologie et qui offriront une valeur ajoutée plus élevée ont davantage de possibilités d'être en demande.
- Mettre en place des mécanismes de veille stratégique afin de repérer les marchés en pleine croissance. 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.

