



# Portrait sectoriel

## Fabrication de matériel de transport

SCIAN 336

Québec

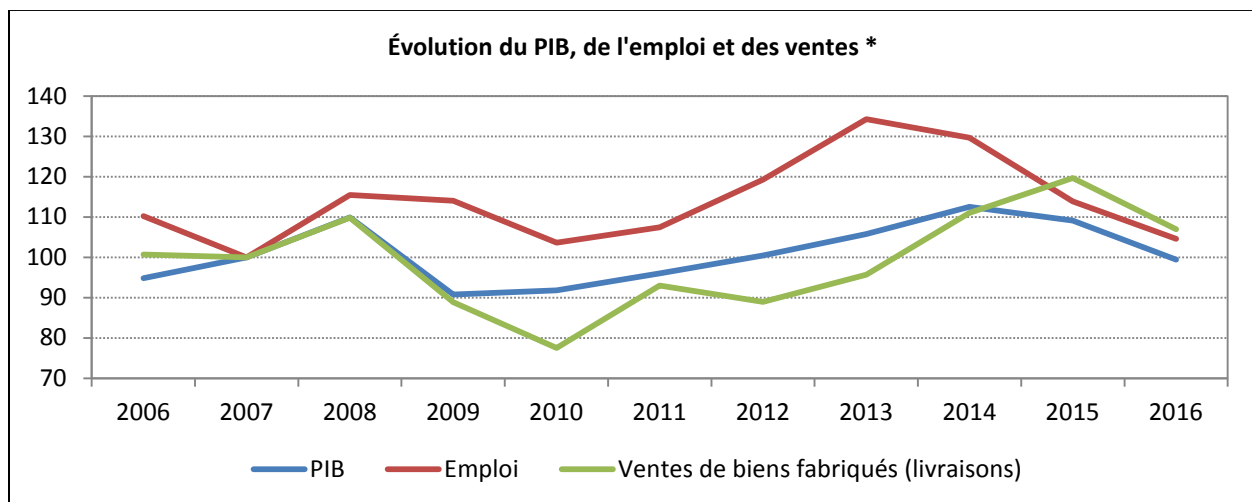
Horizon 2018-2020\*



- Au Québec, la fabrication de matériel de transport est dominée par le segment des produits aérospatiaux qui compte pour 60 % des emplois, 66 % de la valeur des livraisons et 75 % de la valeur des exportations
- La dynamique de l'aviation commerciale est liée au comportement des consommateurs et à l'état de l'économie en général, alors que celle de l'aviation d'affaires dépend de la santé financière des entreprises

Au Canada, l'emploi de chaque segment de la fabrication de matériel de transport est très concentré géographiquement. C'est en Ontario qu'on retrouve la majorité des emplois en fabrication de véhicules, de carrosseries, de remorques et de pièces automobiles (83 %), et en fabrication de matériel ferroviaire roulant (72 %). Dans les Maritimes (33 %) et en Colombie-Britannique (24 %), c'est la fabrication de navires et d'embarcations qui se démarque. Le Québec accueille l'industrie aérospatiale (56 %) et la fabrication d'autres types de véhicules (53 %) tels que les véhicules récréatifs, les véhicules militaires et les véhicules tout-terrain. Compte tenu de la nature du matériel de transport fabriqué au Québec, il n'est pas surprenant que près de 80 % de la production soit exporté. Les États-Unis constituent la principale destination avec 65 % des exportations.

Les autres segments de produits sont aussi présents au Québec qui compte plus de 30 % des emplois canadiens dans la fabrication de de carrosseries et de remorques pour véhicules automobiles.



Les données sont exprimées sous forme d'indices où l'année 2007 = 100

Sources : Statistique Canada, PIB – CANSIM 379-0030, Emploi – EPA, Ventes – CANSIM 304-0015

\* Ce document découle d'analyses réalisées à partir de l'information disponible au 5 avril 2018.

Le Québec compte aussi des constructeurs de véhicules automobiles et de pièces, des chantiers navals, des entreprises de matériel ferroviaire, et plusieurs entreprises d'autres secteurs industriels qui fournissent des pièces et systèmes aux constructeurs d'ici et d'ailleurs. C'est le cas, entre autres, des fabricants de produits métalliques, des fabricants de matériel de communication, des ateliers d'usinage, des fabricants de produits en plastique et caoutchouc et des fabricants d'appareils et de composants électroniques.

La récession de 2008-2009 a entraîné des annulations et reports de commandes dans tous les segments de l'industrie, entraînant de nombreuses mises à pied, autant chez les fabricants que les sous-contractants. Les impacts se sont fait sentir jusqu'en 2010, autant dans les livraisons manufacturières, les exportations et l'emploi. La relance s'est ensuite manifestée, mais celle-ci a été de courte durée alors qu'un repli, moins prononcé toutefois, s'est manifesté de nouveau en ce qui a trait à l'emploi (depuis 2013), aux livraisons (depuis 2015) et aux exportations (en 2016).

### **Fabrication de produits aérospatiaux et de leurs pièces**

Le marché mondial est dominé par des entreprises internationales de grande taille. La mondialisation et la taille de ces sociétés font qu'il est difficile pour une PME d'effectuer une percée dans cette industrie. Au Québec, la présence de quelques maîtres d'œuvre et de plusieurs équipementiers bénéficie à un réseau de sous-traitants et de fournisseurs de petite et moyenne taille qui réussissent tout de même à intégrer la chaîne d'approvisionnement et à répondre aux spécificités des grands joueurs.

L'industrie aéronautique est un secteur d'activités cycliques. Avec la dernière récession, plusieurs fabricants et sous-traitants québécois ont été forcés de procéder à des licenciements en raison du report ou de l'annulation de commandes. Depuis 2012, les carnets de commandes se sont progressivement regarnis, bien qu'un recul des livraisons en provenance du Québec ait été enregistré en 2016.

Chez *Bombardier Aéronautique*, le développement plus long et plus coûteux de la *C Series* a amené l'entreprise à réorganiser ses activités, entraînant la suppression de plusieurs milliers de postes dans le monde, dont quelques milliers au Québec. L'entreprise a aussi annoncé que la production de certains types de produits qu'on ne pouvait faire de façon concurrentielle en Amérique du Nord et en Europe serait transférée vers d'autres usines ou des fournisseurs pour optimiser les coûts, gagner des contrats et créer des emplois à l'avenir. En octobre 2016, Alain Bellemare, PDG de *Bombardier*, déclarait que les restructurations sont toujours difficiles, mais que l'entreprise était en avance par rapport au plan de redressement financier sur cinq ans qu'elle s'était donnée, et que les gestes posés étaient nécessaires pour assurer la compétitivité à long terme. En 2016, le gouvernement du Québec est devenu partenaire du développement de la *C Series* en échange d'un investissement majeur dans le programme. En début de 2017, le gouvernement canadien a annoncé qu'il accordait à *Bombardier* une contribution remboursable en soutien à ses activités de recherche et de développement de nouvelles technologies, et au développement d'innovation et de technologies vertes canadiennes.

L'année 2017 n'aura pas été de tout repos pour *Bombardier*. Des difficultés de livraisons des fournisseurs ont entraîné des délais de production dans la *C Series* qui, de plus, n'a pas reçu de commandes majeures pour appuyer le carnet de l'entreprise. Puis, le département du commerce américain a entamé une enquête sur le prix des avions au contrat du transporteur *Delta*, faisant planer le risque d'imposer des droits anti-dumping et des droits compensatoires à l'importation de l'ordre de 300 %. Ce n'est qu'en février 2018 que la commission américaine sur le commerce international statuera qu'il n'y avait pas matière à imposer des droits.

À l'automne 2017, *Bombardier* a annoncé un partenariat avec *Airbus* qui deviendrait l'actionnaire majoritaire, à hauteur de 50,01 %, de la *C Series*. Cette participation ne coûterait pas un sou à *Airbus* – la contribution de l'entreprise se ferait plutôt en faisant profiter la *C Series* de son expertise, de son réseau, de sa force de vente,

de sa crédibilité et de l'appui de la marque *Airbus*. Dans le même élan, *Bombardier* s'est engagé à défrayer les coûts pour l'ajout d'une chaîne d'assemblage de la *C Series* à l'usine d'*Airbus* en Alabama. On misait sur cette usine pour, entre autres, éviter les difficultés de pourvoir le marché américain.

Bien que l'avenir s'annonce meilleur avec le partenariat et la fin des droits à l'importation, les possibilités de croissance d'emploi demeurent faible à ce stade : les ventes de la *C Series* progressent lentement, et une seconde chaîne d'assemblage, aux États-Unis, accueillera des contrats d'ici quelques années, ce qui pourrait limiter l'expansion à Mirabel.

Du côté des hélicoptères commerciaux, *Bell Helicopter* signalait récemment que le marché s'était enfin stabilisé, après avoir été en perte de vitesse depuis 2010. La récession a contribué à rendre cette période difficile, de sorte que les effectifs de l'entreprise sont passés de 2 100 à 900 au cours de cette période. Les hélicoptères commerciaux sont utilisés par les forces policières et pour le transport médical, mais aussi par les gens d'affaires, les exploitants de plateformes pétrolières et pour l'exploration et les relevés miniers et forestiers. Si certains secteurs ont mis du temps à retrouver leur dynamisme compte tenu de la lente reprise mondiale, d'autres peinent encore en raison du faible prix des produits qui ne justifie pas la reprise de la recherche et du développement. *Bell Helicopter* a renoué avec la croissance en décrochant le contrat d'assemblage mondial du modèle 505, ce qui fera augmenter le volume des livraisons et devrait amener une centaine d'embauches.

D'autres entreprises ont aussi annoncé des embauches, en raison d'investissements à leurs installations ou parce qu'elles viendront s'établir au Québec au cours de la période.

### **Fabrication de véhicules, de carrosseries, de remorques et de pièces pour véhicules automobiles**

L'industrie québécoise profite de l'accélération des ventes de pièces de remplacement et de la hausse des ventes de véhicules neufs. La production de véhicules augmente dans les usines nord-américaines, asiatiques et européennes. Voilà des perspectives positives pour les fabricants et exportateurs québécois de pièces.

La prudence est de mise cependant car certains signaux se sont récemment manifestés. Ceux-ci ne sont pas sans rappeler l'environnement d'affaires qui a mené aux difficultés de l'industrie automobile américaine il y a une dizaine d'années : hausse du nombre de prêts automobiles à risque, la production annuelle des usines nord-américaines se rapproche du total des ventes automobiles, ce qui implique une surproduction et l'accumulation des inventaires. De plus, plusieurs usines américaines ont quitté le nord du pays pour des états limitrophes du Mexique – est-ce que les contrats d'approvisionnement des usines québécoises suivront ?

Du côté de la fabrication d'autobus et de camions, les contrats obtenus par les principaux fabricants laissent entrevoir une croissance d'emploi. Notons toutefois qu'une bonne partie des nouveaux contrats touche le marché américain. Depuis un peu plus d'une année, le discours en provenance des États-Unis n'est pas rassurant car on laisse planer la menace d'une taxe sur toutes pièces et véhicules automobiles non fabriqués aux États-Unis.

À plusieurs reprises, notamment lors des discussions pour le renouvellement de l'*Accord de libre-échange nord-américain* (ALENA), les États-Unis ont affirmé leur désir de favoriser les véhicules et pièces américaines. Dans l'ALENA, les États-Unis cherchent à augmenter le contenu américain, au détriment de ses partenaires que sont le Canada et le Mexique. Compte tenu que depuis 1994, l'ALENA a contribué à l'intégration et à l'expansion des chaînes de production de pièces et de véhicules automobiles à l'échelle du continent nord-américain, il serait dommageable pour l'ensemble des entreprises et des consommateurs de chercher à construire un véhicule à fort contenu américain.

## Fabrication de matériel ferroviaire roulant

Globalement, le segment de la fabrication de matériel ferroviaire pour le transport de passagers et de marchandises devrait connaître une légère croissance au cours de l'horizon de prévision. Par contre, malgré une utilisation accrue des transports publics, il est difficile pour les gouvernements de financer tous les besoins en même temps, et certains devront suivre le long processus des études de faisabilité avant d'espérer voir le jour. En ce qui a trait aux projets acceptés, et dont la mise en œuvre se produira au cours de la demande de prévision, ils devraient contribuer à maintenir les effectifs à court terme.

## Construction de navires et d'embarcations

Les bonnes nouvelles se suivaient dans ce segment depuis 2016 : des contrats importants avaient été annoncés, des entreprises investissaient pour augmenter leur capacité et on était en attente de retombées importantes provenant de plusieurs projets de construction de navires. Malheureusement, l'année 2017 ne s'est pas terminée sur une aussi bonne note. C'est qu'en fin d'année, le *Chantier Davie Canada* est arrivé au bout de son carnet de commandes, forçant la mise à pied de plusieurs centaines de travailleurs en attendant l'arrivée d'un prochain contrat. Les fournisseurs de l'entreprise ont eux aussi effectués des centaines de mises à pieds, leur travail étant intimement lié à celui de *Chantier Davie*. Bien que des discussions aient lieu entre l'entreprise et le gouvernement fédéral en regard de certains travaux, la perspective de court terme s'annonce négative.

### Dynamique sectorielle pour les régions

Horizon 2018-2020 au Québec	Dans les régions économiques	TCAM
Croissance annuelle moyenne : 0,3 %  Gain d'environ : 500 postes  Dynamique annuelle : 2017 : ↘ 2018 : ↗ 2019 : ↗	Gaspésie–Les-Îles	4,8 %
	Bas-Saint-Laurent	3,0 %
	Laurentides	1,3 %
	Centre-du-Québec	0,9 %
	Capitale-Nationale	0,9 %
	Montréal RMR	0,8 %
	Lanaudière	0,5 %
	<b>QUÉBEC</b>	0,3 %
	Montérégie	0,3 %
	Estrie	0,2 %
	Abitibi-Témiscamingue	0,0 %
	Outaouais	0,0 %
	Saguenay–Lac-Saint-Jean	0,0 %
	Côte-Nord / Nord-du-Québec	0,0 %
Mauricie	-0,5 %	
Chaudière-Appalaches	-5,9 %	

n/a : ne s'applique pas

Source : Exercice annuel des *Perspectives sectorielles 2018-2020*,

Direction de l'Analyse du marché du travail, Service Canada – région du Québec, 5 avril 2018.

Les professions suivantes de l'industrie de la fabrication de matériel de transport sont susceptibles d'être concernées par la dynamique du marché de l'emploi (selon la matrice des professions par industrie) :

- 9521 Monteurs d'aéronefs et contrôleurs de montage d'aéronefs
- 7231 Machinistes et vérificateurs d'usinage et d'outillage
- 7237 Soudeurs et opérateurs de machines à souder et à braser
- 2146 Ingénieurs en aérospatiale
- 9522 Assembleurs, contrôleurs et vérificateurs de véhicules automobiles
- 7315 Mécaniciens et contrôleurs d'aéronefs
- 2132 Ingénieurs mécaniciens
- 2232 Technologues et techniciens en génie mécanique
- 9226 Surveillants dans la fabrication d'autres produits métalliques et de pièces mécaniques
- 1522 Magasiniers et commis aux pièces
- 9536 Peintres, enduiseurs et opérateurs de postes de contrôle dans le finissage du métal
- 0911 Directeurs de la fabrication
- 2233 Technologues et techniciens en génie industriel et en génie de fabrication
- 2244 Mécaniciens, techniciens et contrôleurs d'avionique et d'instruments et d'appareillages électriques d'aéronefs
- 9526 Monteurs et contrôleurs de matériel mécanique
- 1225 Agents aux achats
- 7316 Ajusteurs de machines
- 2141 Ingénieurs d'industrie et de fabrication
- 7452 Manutentionnaires
- 1215 Superviseurs du personnel de coordination de la chaîne d'approvisionnement, du suivi et des horaires
- 2253 Technologues et techniciens en dessin
- 2171 Analystes et consultants en informatique
- 1521 Expéditeurs et réceptionnaires.

## IMPORTANCE, RÉPARTITION ET ÉVOLUTION DE L'EMPLOI DE L'INDUSTRIE AU QUÉBEC

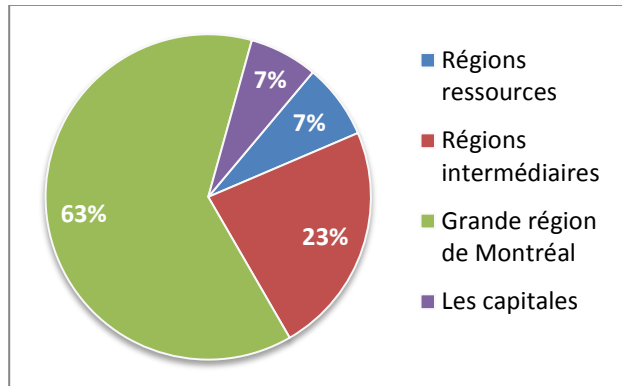
	Emploi dans l'industrie moyenne 2015-2017			Évolution de l'emploi sur 10 ans	
	Emploi en milliers	Répartition de l'industrie au Québec	% de l'emploi dans la région	en milliers	en %
<b>Ensemble du Québec</b>	<b>54,2</b>	<b>100,0 %</b>	<b>1,3 %</b>	<b>2,1</b>	<b>4,0 %</b>
<b>Régions ressources</b>					
Abitibi-Témiscamingue	x	x	x	x	x
Bas-Saint-Laurent	x	x	x	x	x
Côte-Nord / Nord-du-Québec	x	x	x	x	x
Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine	x	x	x	x	x
Saguenay-Lac-Saint-Jean	x	x	x	x	x
<b>Régions intermédiaires</b>					
Centre-du-Québec	1,9	3,5 %	1,6 %	-0,8	-29,6 %
Chaudière-Appalaches	3,6	6,6 %	1,7 %	0,4	12,5 %
Estrie	2,5	4,7 %	1,6 %	-1,7	-40,6 %
Mauricie	x	x	x	x	x
<b>Grande région de Montréal</b>					
Lanaudière	2,7	5,0 %	1,1 %	0,4	15,5 %
Laurentides	7,5	13,8 %	2,4 %	1,7	30,1 %
Laval	3,6	6,6 %	1,7 %	-0,1	-2,7 %
Montréal	15,5	28,7 %	2,0 %	1,4	9,6 %
Montréal	14,0	25,8 %	1,4 %	2,1	17,6 %
<b>Les capitales</b>					
Capitale-Nationale	x	x	x	x	x
Outaouais	x	x	x	x	x

x : donnée confidentielle, niveau inférieur à 1 500 personnes occupées dans cette région

Source : Estimations historiques basées sur l'Enquête sur la population active de Statistique Canada

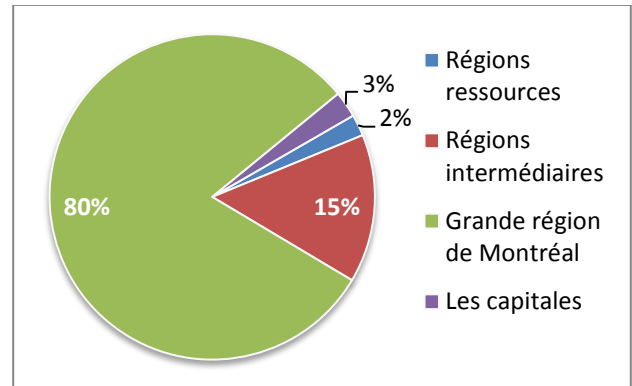
## QUELQUES CARACTÉRISTIQUES DE L'INDUSTRIE AU QUÉBEC

Répartition des établissements



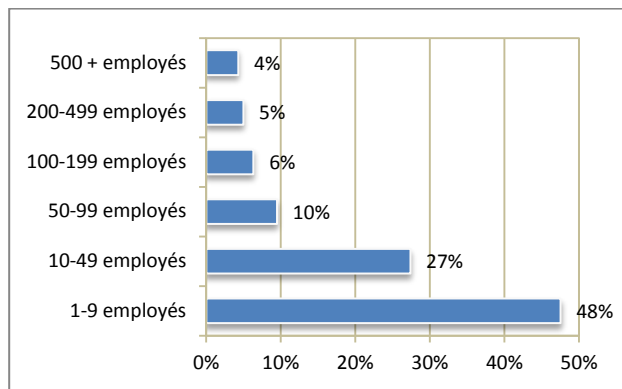
Source : Statistique Canada, Nombre d'établissements par région économique, industries et tranches d'effectif, décembre 2015

Répartition de l'emploi



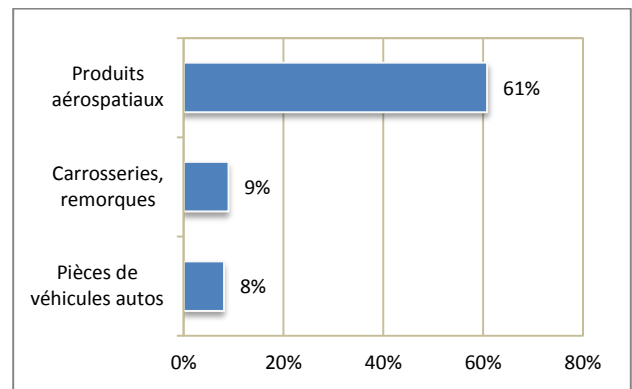
Source : Statistique Canada, Enquête sur la population active; selon la moyenne de l'emploi 2014-2016

Taille des établissements



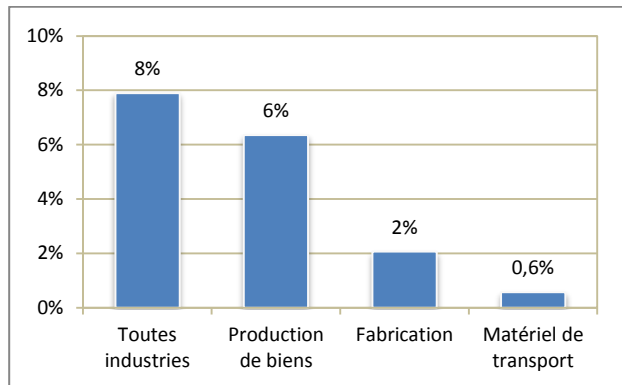
Source : Statistique Canada, Nombre d'établissements par région économique, industries et tranches d'effectif, décembre 2015

Emploi selon le segment d'activités



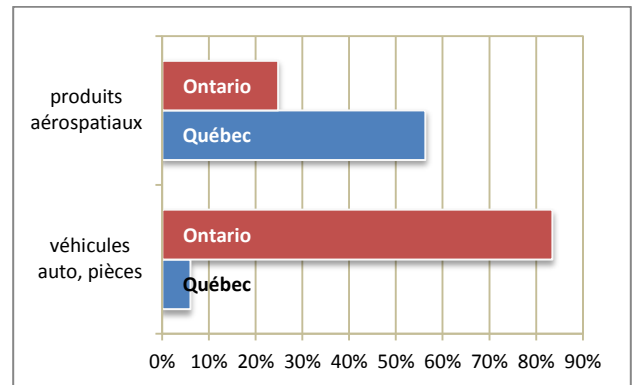
Source : Statistique Canada, Enquête sur l'emploi, la rémunération et les heures de travail; selon la moyenne de l'emploi 2014-2016

Part de travailleurs autonomes sur l'emploi total de l'industrie



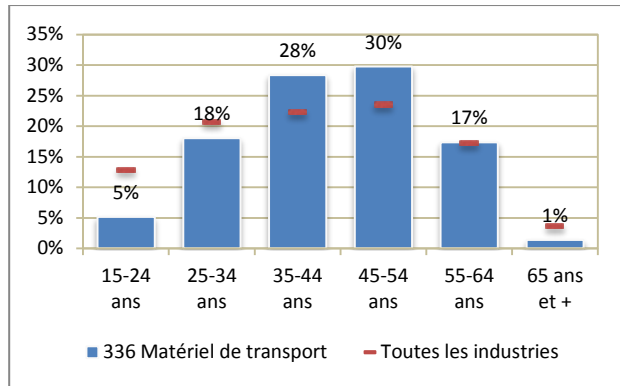
Source : Statistique Canada, CANSIM 383-0031 Statistiques du travail, selon la moyenne 2014-2016

Part de l'emploi de l'industrie par rapport au Canada



Source : Statistique Canada, Enquête sur l'emploi, la rémunération et les heures de travail; selon la moyenne de l'emploi 2014-2016

## Population active occupée âgée de 15 ans et plus



Source : Statistique Canada, Recensement 2016, extraction spéciale pour EDSC

## Répartition de l'emploi selon le genre de compétence

## Classification nationale des professions

0. Gestion	9 %
1. Affaires, finance et administration	15 %
2. Sciences naturelles et appliquées	22 %
3. Secteur de la santé	0 %
4. Enseignement, droit et services sociaux, communautaires et gouvernementaux	1 %
5. Arts, culture, sports et loisirs	1 %
6. Vente et services	4 %
7. Métiers, transport, machinerie	24 %
8. Ressources naturelles, agriculture	0 %
9. Fabrication et services d'utilité publique	24 %

Source : Statistique Canada, Recensement 2016, extraction spéciale pour EDSC

## POUR PLUS D'INFORMATION

- Guichet-Emplois (Canada) – [Tendances du marché du travail](#) : information sur l'emploi, les compétences et les tendances sur le marché du travail local est importante lorsqu'il vient le temps de prendre des décisions portant sur la carrière. De plus, l'information sur les salaires, l'offre de main-d'œuvre, la demande de travail et d'autres facteurs aide les employeurs à recruter, à former et à maintenir en poste les travailleurs et à prendre des décisions d'affaires et relatives aux investissements
- Système de classification des industries de l'Amérique du Nord (SCIAN) Canada 2012 : Fabrication de matériel de transport [SCIAN 336](#)

**Remarque :** Les auteurs ont pris un soin particulier à rédiger ce document en fondant leurs recherches sur des informations sur le marché du travail qui étaient exactes et pertinentes au moment de la publication. Le marché du travail étant en évolution constante, les données fournies peuvent avoir changé depuis la publication de ce document. Nous encourageons les lecteurs à consulter d'autres sources pour obtenir des renseignements supplémentaires sur l'économie et le marché du travail locaux. Les renseignements présentés dans ce document ne reflètent pas nécessairement les politiques officielles d'Emploi et Développement social Canada.

**Préparé par :** Direction de l'analyse du marché du travail, Service Canada, Québec

**Pour de plus amples informations,** veuillez communiquer avec l'équipe de l'IMT à :

[http://www.esdc.qc.ca/cqi-bin/contact/edsc-esdc/fra/contactez\\_nous.aspx?section=imt](http://www.esdc.qc.ca/cqi-bin/contact/edsc-esdc/fra/contactez_nous.aspx?section=imt)

© Sa Majesté la Reine du chef du Canada, représentée par Emploi et Développement social Canada, 2018, tous droits réservés