

# Le secteur de l'automobile

Pina La Novara<sup>1</sup>

L'automobile, tout le monde le sait, joue un rôle de premier plan dans notre économie. Mais quelle est, au juste, l'étendue du secteur de l'automobile? Il y a, bien entendu, la fabrication, qui comprend non seulement la construction d'automobiles, de pièces et d'accessoires, mais encore la fabrication de camions, de motoneiges, de motocyclettes, de véhicules tout terrain, de roulettes, de camionnettes de camping et d'autres véhicules récréatifs. Dans une perspective plus large, le secteur de l'automobile c'est aussi la vente de véhicules automobiles, de pièces et d'accessoires ainsi que les services de réparation de ces véhicules. En 1993, ce secteur employait plus d'un demi-million de travailleurs et avait une masse salariale hebdomadaire moyenne de près de 300 millions de dollars.

Le présent article porte sur l'évolution du secteur de l'automobile durant la période 1983-1993. Les données statistiques proviennent principalement des résultats de l'Enquête sur l'emploi, la rémunération et les heures de travail. Les industries retenues pour cette étude incluent : la fabrication ou l'assemblage de véhicules et de pièces; la vente de véhicules, de pièces et d'accessoires et les services d'entretien et de réparation des produits finis (voir *Industries du secteur de l'automobile*).

*Cette étude a été faite au moment où l'auteure était en affectation à la Division du travail. Pour plus d'information, on peut communiquer avec Henry Pold de la Division de l'analyse des enquêtes sur le travail et les ménages au (613) 951-4608.*

## L'automobile : le moteur de l'économie

En 1993, les exportations des produits de l'automobile (48 milliards de dollars) constituaient plus du quart des exportations totales du Canada<sup>2</sup>. Cette année-là, la masse salariale des travailleurs de ce secteur, qui atteignait près de 15 milliards de dollars, représentait environ 4 % de tous les salaires et traitements. Ces chiffres ne rendent toutefois pas compte de l'importance réelle du secteur de l'automobile dans l'économie du pays.

La fabrication de véhicules et de pièces de véhicules automobiles entraîne d'autres activités économiques, en particulier la transformation des matières premières. Par exemple, les constructeurs automobiles sont de gros consommateurs d'acier, d'aluminium et de cuivre. Le recours accru aux plastiques et aux composites dans la fabrication des véhicules automobiles

pourrait avoir de très fortes répercussions sur les entreprises spécialisées dans l'extraction et la transformation de ces métaux. Parmi les autres entreprises étroitement liées à la fabrication d'automobiles, on compte dans le secteur des services aux entreprises les maisons de publicité et les cabinets d'ingénieurs-conseils.

L'industrie joue aussi un rôle important dans le commerce de gros et de détail. En 1992, les ventes en gros de véhicules automobiles, de pièces et d'accessoires pour automobiles ont atteint plus de 24 milliards de dollars, ce qui correspondait à 8 % des ventes en gros pour l'ensemble du Canada<sup>3</sup>. La même année, les ventes au détail de véhicules neufs et d'occasion, de pièces et d'accessoires connexes et de services de réparation s'élevaient à près de 64 milliards de dollars. Dans le commerce de détail, la part du secteur de l'automobile était de 34 %, ce qui plaçait ce secteur au premier

Tableau 1  
Emploi dans le secteur de l'automobile, 1993

	Total	Fabrication	Services
	en milliers		
<b>Canada</b>	<b>522</b>	<b>140</b>	<b>382</b>
Terre-Neuve	6	--	6
Île-du-Prince-Édouard	2	--	2
Nouvelle-Écosse	13	1	13
Nouveau-Brunswick	9	--	9
Québec	103	13	89
Ontario	257	116	141
Manitoba	16	3	13
Saskatchewan	16	1	15
Alberta	40	2	37
Colombie-Britannique	60	3	57

Source : Enquête sur l'emploi, la rémunération et les heures de travail

Nota : Voir Industries du secteur de l'automobile pour connaître les composantes de ce secteur.

rang à l'échelle nationale, devant les magasins d'aliments, de boissons et les pharmacies.

### Une source importante d'emplois

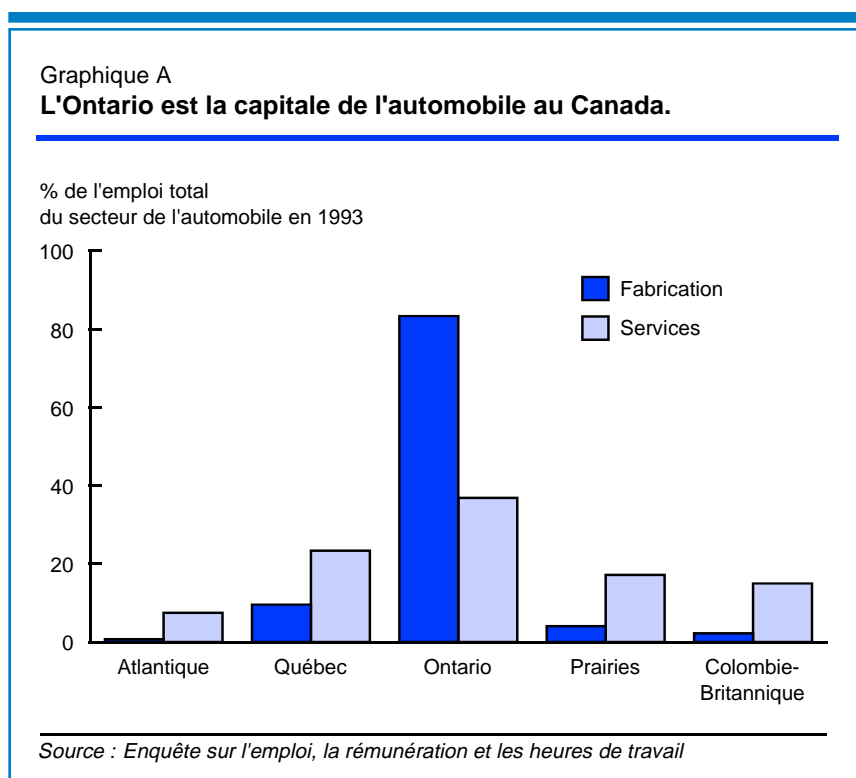
L'importance du secteur de l'automobile dans l'économie canadienne se voit aussi à la taille de sa main-d'oeuvre (tableau 1). En 1993, ce secteur employait en moyenne plus de 520 000 travailleurs, soit 5 % de l'emploi dans l'ensemble des secteurs d'activité<sup>4</sup>. Près des trois quarts des travailleurs du secteur de l'automobile avaient un emploi dans les services, tandis que les autres travaillaient à la fabrication des véhicules, des pièces et des accessoires.

En 1993, l'emploi dans la fabrication automobile représentait environ 9 % de l'emploi dans l'ensemble de la fabrication, comparativement à 7 % en 1983. Pour ce qui est des services de réparation et d'entretien des véhicules automobiles, près de 5 % des travailleurs de l'ensemble du secteur des services en faisaient partie.

### L'Ontario au premier rang

Le secteur de l'automobile a plus de poids dans l'économie de certaines provinces. En 1992, près de 70 % de l'ensemble des ventes en gros de véhicules automobiles, de pièces et d'accessoires ont été faites en Ontario, suivi du Québec (11 %) et de la Colombie-Britannique (7 %). En outre, la vente en gros de véhicules automobiles représente une part plus importante du commerce de gros dans la province de l'Ontario que dans les autres provinces. Par exemple en 1992, les produits de l'automobile représentaient 12 % des ventes en gros en Ontario, comparativement à 8 % au Nouveau-Brunswick et à 6 % en Colombie-Britannique.

La répartition par province des ventes au détail pour les véhicules



neufs et d'occasion, pour les pièces et accessoires et pour les services de réparation reflète la taille relative de la population de chaque province. En 1992, l'Ontario représentait 38 % des ventes au détail des produits de l'automobile, le Québec, 24 %, et la Colombie-Britannique, 13 %. Les ventes de produits de l'automobile représentaient environ le tiers de l'ensemble des ventes au détail de chaque province.

Par ailleurs, la répartition de la masse salariale du secteur de l'automobile au Canada témoigne de la concentration de ce secteur dans quelques provinces. En 1993, par exemple, les trois quarts des salaires du secteur de l'automobile ont été versés à des travailleurs de l'Ontario et du Québec.

En 1993, près de la moitié (49 %) de l'ensemble des travailleurs du secteur de l'automobile occupaient un poste en Ontario, pourcentage quelque

peu supérieur à la part de cette province dans l'emploi total au Canada (40 %). La concentration des travailleurs est encore plus grande si l'on considère uniquement la fabrication automobile : l'Ontario emploie plus de 80 % de tous les travailleurs de ce secteur (graphique A). En fait, l'Ontario et le Québec emploient à eux deux la quasi-totalité des travailleurs de la fabrication automobile (93 %). La majorité des usines d'assemblage et des usines de fabrication de pièces et d'accessoires sont situées dans le sud de l'Ontario (notamment à Windsor, Oshawa, St. Catharines, Mississauga, Markham, Scarborough et Oakville) et au Québec (à Bromont, Sainte-Thérèse, Joliette et Lachine).

Pour ce qui est de la répartition de l'emploi dans les services automobiles – 37 % en Ontario et 23 % au Québec – elle est plus représentative de la taille de la population de l'une et l'autre province.

### Effets de la dernière récession

Le secteur de l'automobile a connu la prospérité au cours des années 80, après la récession de 1981-1982. De 1983 à 1990, le nombre d'emplois s'est accru du tiers (150 000). Toutefois, dès le début de la dernière récession en 1990, près de la moitié de cette croissance a disparu. Entre 1990 et 1991, le secteur de l'automobile a perdu plus de 70 000 emplois (-12 %). Et de 1991 à 1993, le niveau de l'emploi n'a pratiquement pas changé.

La dernière récession a touché l'ensemble du secteur de l'automobile. Entre 1990 et 1992, l'emploi est demeuré inchangé ou a diminué dans chacune des 13 composantes du secteur. Cependant, la plupart d'entre elles ont connu des hausses d'emploi en 1993.

En 1990, il y avait 10 000 emplois de moins dans la fabrication par rapport à l'année précédente. Puis, un total de 17 000 autres emplois (-11 %) ont été perdus entre 1990 et 1992. L'année 1993 a toutefois connu une hausse de l'emploi d'environ 5 %.

Si les constructeurs automobiles peuvent diminuer leur production dès que leurs stocks commencent à augmenter, les entreprises de services ne réagissent pas aussi vite à un ralentissement de l'activité économique. Aussi, dans les services de l'automobile, le niveau de l'emploi a-t-il commencé à baisser un an plus tard que dans la fabrication (graphique B). Entre 1990 et 1991, le niveau de l'emploi dans les services a diminué de 13 %. Alors qu'en 1993 l'emploi commençait à augmenter dans la fabrication, les services perdaient encore un peu de terrain, ce qui a porté à 63 600 le nombre d'emplois perdus dans les services entre 1990 et 1993.

La récession a été particulièrement dure en Ontario. Après être passé de 222 000 à 292 400 entre 1983 et 1990, le niveau de l'emploi dans le secteur de l'automobile a chuté pour atteindre 250 300 en 1991<sup>5</sup>. Depuis ce temps, le niveau n'a augmenté que de 3 %, portant à 257 500 le nombre de travailleurs de ce secteur en 1993.

### La plupart des travailleurs rémunérés à l'heure

En 1993, la majorité (64 %) des travailleurs du secteur de l'automobile étaient des travailleurs rémunérés à l'heure (voir *Catégories de travailleurs*). Ces derniers représentaient 79 % des travailleurs de la fabrication automobile et 58 % de ceux des services de l'automobile (tableau 2).

Tant dans la branche de la fabrication du secteur de l'automobile que dans celle des services, les salariés rémunérés à l'heure touchent des gains

supérieurs à la moyenne. Entre 1983 et 1993, les travailleurs de la fabrication automobile ont eu des gains hebdomadaires moyens (excluant les heures supplémentaires) systématiquement supérieurs à ceux des travailleurs

### Catégories de travailleurs

Dans l'Enquête sur l'emploi, la rémunération et les heures de travail, les travailleurs sont répartis dans les catégories suivantes :

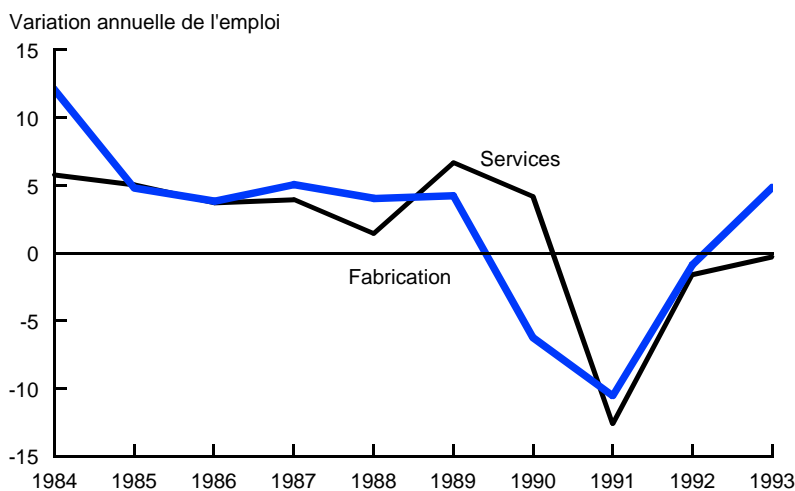
«Salariés rémunérés à l'heure» : travailleurs dont la rémunération de base est calculée selon un taux horaire.

«Employés à salaire fixe» : travailleurs dont la rémunération de base constitue une somme fixe pour une période d'au moins une semaine.

«Autres salariés» : travailleurs dont la rémunération de base est sous forme de commission, de salaire à la pièce, d'indemnités de trajet, etc.

Graphique B

**La récente récession a d'abord touché l'industrie de la fabrication d'automobiles avant celle des services liés à l'automobile.**



Source : Enquête sur l'emploi, la rémunération et les heures de travail

Tableau 2  
Emploi dans le secteur de l'automobile

	Total	Salariés rémunérés à l'heure	Employés à salaire fixe	Autres salariés*
	en milliers			
1983	446	278	146	22
1984	479	307	145	27
1985	503	327	146	30
1986	522	334	155	33
1987	544	341	155	48
1988	555	353	157	45
1989	589	372	171	46
1990	597	373	180	44
1991	525	324	158	43
1992	517	327	152	38
1993	523	332	146	45

Source : Enquête sur l'emploi, la rémunération et les heures de travail

Nota : Voir Industries du secteur de l'automobile pour connaître les composantes de ce secteur.

\* Commissions et travail à la pièce

de l'ensemble du secteur de la fabrication. En 1993, les gains hebdomadaires moyens des salariés de la fabrication automobile étaient de 673 \$, comparativement à 549 \$ pour les travailleurs de l'ensemble du secteur de la fabrication.

La situation est semblable dans les services de l'automobile, où les gains hebdomadaires moyens des salariés rémunérés à l'heure ont été systématiquement supérieurs à ceux des salariés rémunérés à l'heure de l'ensemble des services. Toutefois, l'écart est bien moins grand que dans la fabrication. En 1993, les gains hebdomadaires moyens des travailleurs des services automobiles étaient de 357 \$, contre 332 \$ pour les travailleurs de l'ensemble du secteur des services.

L'écart considérable entre les gains hebdomadaires moyens des salariés de la fabrication automobile et de ceux des services de

l'automobile tient en partie à la différence entre le nombre hebdomadaire d'heures de travail (excluant le temps supplémentaire) des premiers (37,7 heures) et celui des seconds (32,0 heures). En outre, les salariés rémunérés à l'heure de la fabrication automobile gagnent plus de l'heure en moyenne que ceux des services (18 \$ et 11 \$ respectivement, sans les heures supplémentaires). Cela s'explique en partie par le fait que le secteur de la fabrication automobile est largement syndicalisé<sup>6</sup>. De plus, compte tenu des changements importants dans les procédés de fabrication, plusieurs travailleurs doivent maintenant être hautement qualifiés et peuvent donc exiger des salaires plus élevés.

Cela dit, les gains horaires moyens des travailleurs des services du secteur de l'automobile ont progressé de 3,6 % en 1993, alors que ceux des travailleurs de

la fabrication automobile n'augmentaient que de 2,7 % – en raison peut-être des pressions continues sur l'emploi dans le secteur de la fabrication. D'autre part, en 1993, le taux d'inflation était de 1,8 % seulement.

## Conclusion

Selon sa définition au sens large, le secteur de l'automobile constitue un élément clé de l'économie, du triple point de vue de la production, des ventes et de l'emploi. Cela est particulièrement important en Ontario. Le secteur représente en outre une part importante du produit national brut. Toutefois, la restructuration de l'industrie automobile, tant au Canada (à cause du recours accru à l'automatisation) que sur la scène mondiale (à cause de la globalisation des marchés) va sans aucun doute avoir des répercussions considérables sur les travailleurs de ce secteur et sur l'économie en général. □

L'auteur tient à remercier Michel Girard et Thomas Petersen de la Division des mesures et de l'analyse des industries ainsi que Bill Morris d'Industrie Canada pour l'à-propos des commentaires et des suggestions qu'ils ont faits en révisant le présent article.

## Industries du secteur de l'automobile

Les industries sont définies selon la *Classification type des industries* (CTI) de 1980, n° 12-501F au catalogue.

### Fabrication

**Industrie des véhicules automobiles** (CTI 323) : Établissements dont l'activité principale est la fabrication de voitures particulières, d'autobus, de châssis de camions et de tracteurs routiers.

**Industrie des carrosseries de camions, d'autobus et de remorques** (CTI 324) : Établissements dont l'activité principale est la fabrication de carrosseries de camions et d'autobus, de remorques d'usage commercial et non commercial et de maisons mobiles.

**Industries des pièces et accessoires pour véhicules automobiles** (CTI 325) : Établissements dont l'activité principale est la fabrication de moteurs et de pièces de moteurs, de systèmes électriques, de pièces embouties, de pièces pour systèmes de direction et de suspension, de roues et de freins, d'accessoires en textile et d'autres pièces et assemblages pour véhicules automobiles, en métal ou en d'autres matières, y compris la matière plastique.

**Autres industries du matériel de transport** (CTI 329) : Établissements dont l'activité principale est la construction de matériel de transport non classé ailleurs (véhicules tout terrain, véhicules amphibies, motoneiges, véhicules hors route sur chenilles).

### Services de distribution

**Véhicules automobiles, commerce de gros** (CTI 551) : Établissements dont l'activité principale est le commerce de gros de véhicules automobiles et de leurs pièces et accessoires (notamment le commerce de gros d'autobus, de camions à bascule, d'autobus scolaires, de camions à remorque, de véhicules récréatifs, de motoneiges, de motocyclettes et de tentes-roulottes et de roulottes).

**Pièces et accessoires de véhicules automobiles, commerce de gros** (CTI 552) : Établissements dont l'activité principale est le commerce de gros de pneus et de chambres à air et d'autres pièces et accessoires de véhicules automobiles.

**Concessionnaires d'automobiles** (CTI 631) : Établissements dont l'activité principale est le commerce de gros d'automobiles neuves ou d'occasion ou des deux.

**Marchands de véhicules de loisirs** (CTI 632) : Établissements dont l'activité principale est le commerce de détail de roulottes motorisées et de roulottes de voyage, de bateaux et de moteurs hors-bord, de motocyclettes et de motoneiges, et d'autres véhicules de loisir. Ces établissements pourront aussi vendre des pièces et des accessoires et réparer les véhicules qu'ils vendent.

### Services d'entretien

**Stations-service** (CTI 633) : Établissements dont l'activité principale est le commerce de détail d'essence, d'huiles et de graisses lubrifiantes. Sont compris les établissements ayant pour activité principale le graissage des véhicules automobiles.

**Magasins de pièces et d'accessoires pour véhicules automobiles** (CTI 634) : Établissements dont l'activité principale est le commerce de détail de fournitures pour la maison et pour l'automobile, de pneus, de batteries, de pièces et d'accessoires pour véhicules automobiles.

**Ateliers de réparation de véhicules automobiles** (CTI 635) : Établissements dont l'activité principale est la réparation générale de véhicules automobiles, les travaux de carrosserie et de peinture, le remplacement de tuyaux d'échappement, le remplacement de glaces et de pare-brise, la réparation et le remplacement de boîtes de transmission et les autres travaux spécialisés de réparation.

**Autres services pour véhicules automobiles** (CTI 639) : Établissements dont l'activité principale est le lavage d'automobiles et la prestation de services pour automobiles non classés ailleurs (notamment services de protection antirouille, de remorquage, de décoration et d'aménagement de camionnettes et les centres de diagnostic).

**Services de location d'automobiles et de camions** (CTI 992) : Établissements dont l'activité principale consiste à offrir en location ou à bail des voitures particulières ou des camions sans chauffeur.

## Notes

1 Une version de cet article a été publiée dans *Emploi, gains et durée du travail*, août 1994, 72-002 au catalogue.

2 Une part importante de ce total tient au pacte de l'automobile, qui englobe en fait la production canadienne et américaine.

3 Ce montant serait nettement plus élevé s'il comprenait les ventes en gros des principaux fabricants. Les principaux fabricants automobiles distribuent directement leurs produits dans leur réseau de concessionnaires, ce qui élimine toute activité avec un grossiste intermédiaire. Les grossistes compris dans ce secteur s'occupent des véhicules de faible volume et des véhicules d'occasion.

4 L'EERH exclut les branches d'activité suivantes : agriculture, pêche et piégeage, organisations religieuses, services aux ménages et organismes internationaux et extraterritoriaux (services diplomatiques étrangers, consulats). L'emploi total calculé à partir de l'EERH est appelé «emploi dans l'ensemble des secteurs d'activité».



5 Les travailleurs de l'automobile et leurs employeurs contribuent à des régimes spéciaux appelés prestations supplémentaires de chômage (PSC). Les travailleurs obtiennent ainsi un montant qui s'ajoute à leurs prestations d'assurance-chômage grâce auquel ils peuvent toucher 90 % de leurs gains habituels. Ces prestations supplémentaires d'assurance-chômage peuvent rendre les employeurs moins réfractaires aux licenciements de leurs employés.

6 En 1992, les taux de syndicalisation dans l'industrie des véhicules automobiles (CTI, code 323) était de 61 %, comparativement à 10 % dans la vente en gros et à 12 % dans la vente au détail.

### ■ Documents consultés

CROSS, P. et F.ROY-MAYRAND. «Le nouveau système des indicateurs avancés de Statistique Canada» dans *L'observateur économique canadien*, 11-010 au catalogue, vol. 2, n° 2, Statistique Canada, Ottawa, février 1989, p. 3.1-3.37.

STATISTIQUE CANADA. *Commerce de détail annuel*, 1992, 63-223 au catalogue, Ottawa, 1994.

---. *L'observateur économique canadien*, supplément statistique historique, 1993/94, 11-210 au catalogue, vol. 8, Ottawa, 1994.

---. *Statistique sur le commerce de gros, marchands de gros, agents et courtiers* (dernier numéro), 1992, 63-226 au catalogue, Ottawa, 1994.

---. *Classification type des industries*, 1980, 12-501F au catalogue, Ottawa, 1980.

## Numéros déjà parus : il vous manque un numéro?

*Ne craignez rien!* Vous pouvez vous procurer les numéros déjà parus de **L'emploi et le revenu en perspective**. Voici les études publiées dans ces numéros :

<b>Hiver 1994</b>	Harcèlement sexuel et travail · David Foot discute de carrières · Femmes du baby-boom · Vivre seul · Trois métropoles en transition · Familles à revenu élevé · Index : 1989 à 1994
<b>Automne 1994</b>	La semaine de travail en transition : Heures normales; Emplois à temps partiel; Temps partiel par choix; Temps partiel non choisi; Cumul d'emplois · Le marché du travail à la mi-année.
<b>Été 1994</b>	Les dépenses des couples sans enfant · Se rendre au travail · Les mères seules · Qui reçoit de l'assurance-chômage? · Chute de la participation féminine? · Le travail : De «9 à 5»; De fin de semaine
<b>Printemps 1994</b>	Formation : Par l'employeur; Pour les chômeurs; Enquêtes récentes · Bilan de 1993 · Jongler avec le travail et la famille · Ni à l'école, ni au travail · Qui retire son REER? · Risques en milieu de travail

Pour plus d'information, communiquez avec la **Division du marketing, Vente et service, Statistique Canada, Ottawa (Ontario), K1A 0T6**, ou composez sans frais le numéro **1 800 267-6677**.

## L'emploi et le revenu en perspective

*La revue trimestrielle qui vous renseigne sur le marché du travail et le revenu*